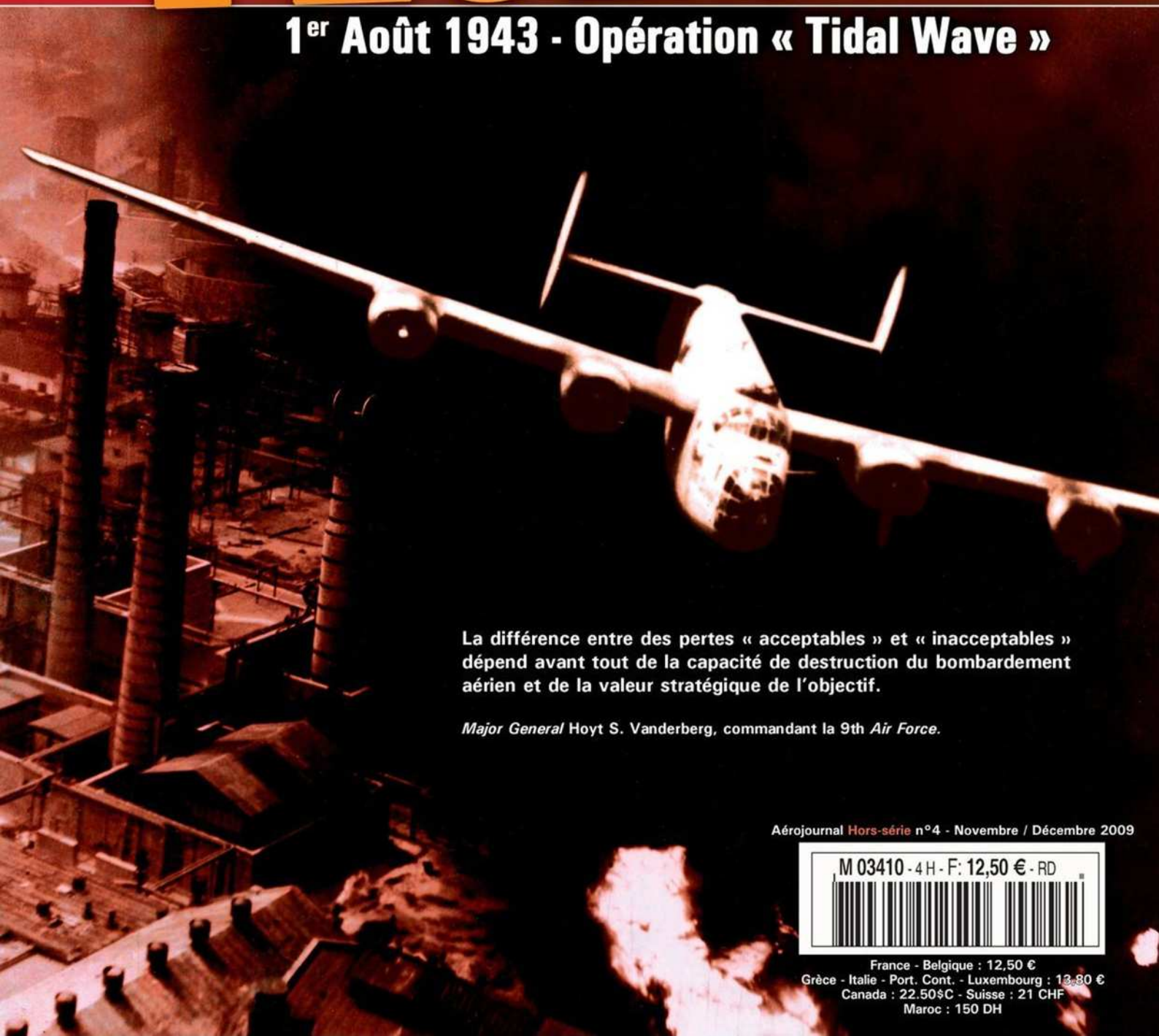
aero JOURNAL HORS-SERIE
Histoire de la guerre aérienne
aero JOURNAL HORS-SERIE Nov. - Déc. 2009
HS N° 4

DANS L'ENFER de PLOESTI

1er Août 1943 - Opération « Tidal Wave »



La différence entre des pertes « acceptables » et « inacceptables » dépend avant tout de la capacité de destruction du bombardement aérien et de la valeur stratégique de l'objectif.

Major General Hoyt S. Vanderberg, commandant la 9th *Air Force*.

Aérojournal Hors-série n°4 - Novembre / Décembre 2009

M 03410 - 4 H - F: 12,50 € - RD

France - Belgique : 12,50 €
Grèce - Italie - Port. Cont. - Luxembourg : 13,80 €
Canada : 22.50$C - Suisse : 21 CHF
Maroc : 150 DH

Sommaire

Chapitre I 4 **Objectif : Ploesti**

Chapitre II 16 **Dunes**

Chapitre III 24 **La loi de Murphy**

Chapitre IV 34 **Barnum à Ploesti**

Chapitre V 42 **Le grand show des Liberandos**

Chapitre VI 48 **Les Pyramidiers en Enfer**

Chapitre VII 58 **Dans le Tunnel de la Mort**

Chapitre VIII 64 **Comme du Billard**

Chapitre IX 68 **Les Scorpions voient Rouge**

Chapitre X 74 **It's a long way...**

Chapitre XI 88 **Ondes de choc**

Annexes 98 *Bibliographie, composition des unités, statistiques*

DANS L'ENFER DE PLOESTI

Christian-Jacques Ehrengardt

Planches couleur de Jean-Marie Guillou

1er août 1943 - Opération « Tidal Wave »

Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent du fonds de la NARA.

Remerciements à Dan Melinte pour son aide précieuse.

LA LOI DE MURPHY

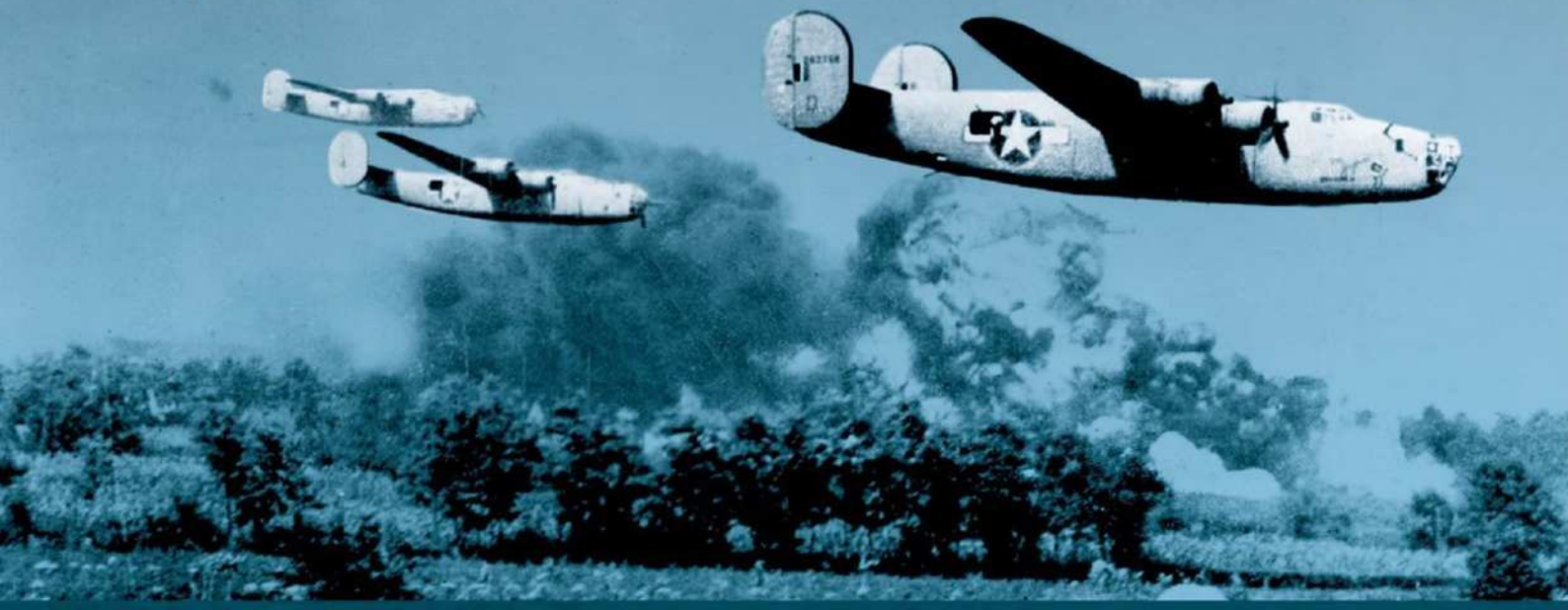
All that can go wrong will go wrong, tout ce qui peut aller de travers, ira de travers. Ainsi s'énonce la loi de Murphy et, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle s'applique sans retenue à la terrible mission du 1er août 1943 sur les pétroles de Ploesti. À partir du moment où les avions américains ont quitté le sol de Libye, tout a commencé à aller de travers. La malchance, les mauvais jugements, les erreurs, les fautes de discipline ont contribué à un résultat particulièrement désastreux : plus d'un tiers des avions perdus, plus de cinq cents aviateurs tués ou faits prisonniers. Rarement une mission n'aura été aussi coûteuse.

L'étude détaillée des pertes montre que les causes de cette tragédie ne sont pas là où la plupart des historiens les ont cherchées. Elle rend stérile la polémique de savoir si l'avion qui a disparu en mer de manière aussi prématurée qu'inexplicable avait à son bord le navigateur en chef de l'expédition ou non. Ce n'est pas l'erreur du virage de Targoviste qui a causé le plus de dégâts, mais le cavalier seul d'un groupe qui s'est affranchi de la discipline du vol en formation.

Frapper l'Allemagne à son talon d'Achille, le pétrole, était une bonne idée en soi, mais elle a été mise en œuvre beaucoup trop tôt. À cette époque, en Europe, la 8th Air Force tâtonne. Ses raids stratégiques sur l'Allemagne sont à la fois peu efficaces et cher payés. Lancée une quinzaine de jours après Ploesti, la double mission sur Schweinfurt et Ratisbonne se soldera par un taux de pertes supérieur à 15%. Les stratèges de l'USAAF manqueront de suite dans les idées. Il faudra attendre avril 1944 pour qu'ils se lancent à nouveau dans la guerre du pétrole. Cependant, à cette période, les choses auront bien changé : l'aviation américaine aura conquis de haute lutte la suprématie aérienne dans les cieux du Reich et les Américains auront appris que des sites comme les raffineries doivent faire l'objet de raids répétés.

Partis avec l'idée que la guerre aérienne s'adaptera à la conception qu'ils s'en font, les Américains comprendront tardivement et après avoir payé le prix fort qu'ils avaient pris le problème à l'envers. Leur force sera non seulement de l'admettre, mais surtout d'avoir les moyens de réviser totalement leur stratégie.

CJE



Aérojournal Hors-Série n°4

Novembre - Décembre 2009

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com

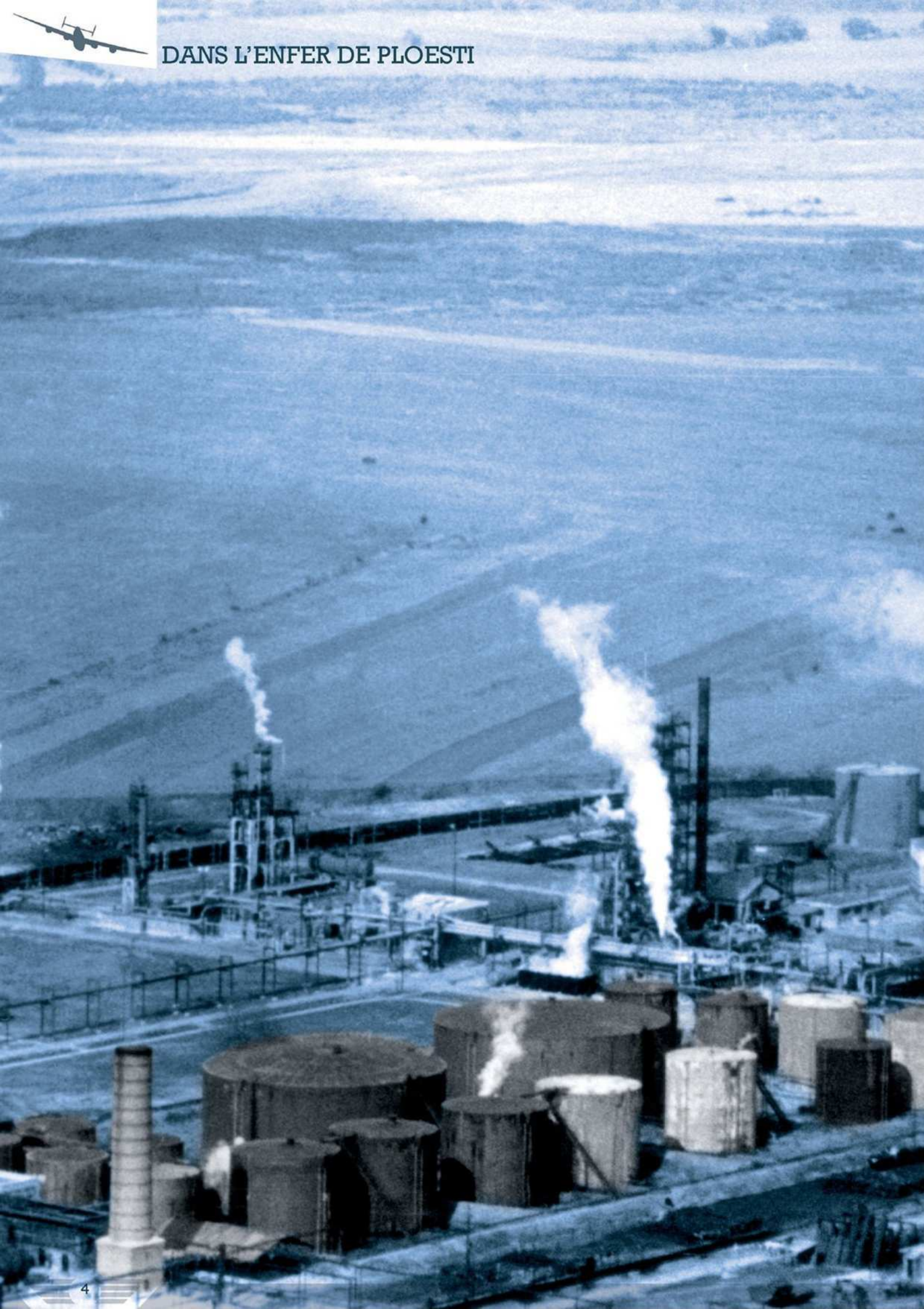
www.caraktere.com

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef / Air Marshal
Y. Kadari
Rédacteur-en-chef adjoint / Group Captain (acting)
C.-J. Ehrengardt
Secrétaire de rédaction / Intelligence Officer
C. Valence
Direction artistique / Warrant Officer
A. Gola
Infographie / Ground Crew
A. Giancaterina - M. Mioduszewska - B. Drenec
Conseillers à la rédaction / Mechanics
F. Lainé et J.-C. Mermet

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.



CHAPITRE I

OBJECTIF : PLOESTI

S'il est acquis que la réussite de la destruction de l'objectif justifie la possibilité de l'anéantissement total de l'expédition, le facteur temps et les conséquences sur la guerre apparaissent comme un élément décisif en faveur d'une attaque à basse altitude.

Major General Lewis H. Brereton, commandant la 9th *Air Force*

PLOESTI OU PLOIESHTI : VILLE DE Roumanie, au pied des Alpes de Transylvanie. 90 000 h. Centre de l'industrie pétrolière roumaine. À cette définition très sommaire extraite du Petit Larousse de 1940, on peut ajouter un chiffre plus significatif : 48,5 millions de barils de brut produits dans l'année, ce qui représente le quart de la production de l'URSS, alors fournisseur privilégié du IIIe *Reich*. En 1940, la Roumanie se classe au septième rang des pays producteurs de pétrole.

OPA SUR LA ROUMANIE

C'est dire l'importance que Hitler lui accorde à la veille de la guerre. Il finance en sous-main le mouvement fasciste pronazi de la Garde de Fer d'Ion Antonescu, général auto-proclamé de la Légion de l'archange saint Michel. De son côté, le roi Carol II cherche à maintenir le statu quo en matière d'alliances; tandis qu'il renouvelle les accords franco-roumains, il négocie en secret des traités économiques avec le *Reich*. Sa position, déjà difficilement tenable en 1939, ne l'est plus du tout après la chute de la Pologne, puis de la France. Pressé par Hitler, il est contraint d'octroyer un statut officiel à la Garde de Fer.

En août 1940, la Roumanie est dépouillée de la Bessarabie, annexée par l'URSS, et du Nord de la Transylvanie, cédé à la Hongrie. Elle perd ainsi un tiers de son territoire et de sa population. La réaction de la rue est telle que le roi Carol est contraint d'abdiquer et de laisser le trône à son jeune fils Michel, le 6 septembre. Il n'a d'autre choix que de nommer Antonescu Premier ministre. Celui-ci réprime durement une révolte de la Garde de Fer et établit une dictature militaire.

En novembre 1940, Antonescu franchit le dernier pas et demande l'aide de l'Allemagne pour protéger les puits de pétrole de Ploesti. Hitler se fait une joie de lui envoyer la Wehrmacht qui ajoute la Roumanie à son tableau de chasse sans tirer un seul coup de feu. Si les Roumains détiennent 43% du capital de l'industrie pétrolière, le reste est entre les mains d'actionnaires étrangers : 45% français, belges, britanniques et hollandais, 9% américains, 3% italiens, ne laissant que... 0,2% aux Allemands. L'une des premières mesures d'Antonescu est de nationaliser le pétrole roumain et d'expulser les techniciens étrangers. De son côté, l'Allemagne fait pression pour récupérer une part du gâteau.

Filiale de la Deutsche Bank et de l'IG Farben, un nouveau consortium du nom de Kontinentale Öl AG effectue une OPA hostile sur les parts franco-roumaines des sociétés Colombia Aquila et Concordia Vega. Bientôt, avec l'arrivée à Bucarest de Hermann Neubacher comme Représentant spécial aux affaires économiques, la Kontinentale contrôle directement 47% du pétrole roumain. Ce qui fera dire à Neubacher que la Roumanie est devenue la « station-service des armées allemandes ».

Ce n'est pas faux. En juin 1941, après l'invasion de l'URSS et le tarissement de cette source d'approvisionnement, la Roumanie représente 98,6% des importations de pétrole allemandes et fournit un tiers des besoins de la Wehrmacht, de la Luftwaffe et de la Kriegsmarine.

La Kontinentale ne parviendra pas à pousser le rendement des puits de pétrole, qui régresse régulièrement depuis dix ans, passant de 8,46 millions de tonnes en 1933 à 5,26 en 1943. Deux raisons à cet état de fait :

▼ Le *Leutnant* Alfred Gerstenberg en compagnie du *Rittmeister* Manfred von Richthofen. (Jägerblatt)

▶ Portrait des quatre membres du comité de l'AWPD dont le plan, remis au chef d'état-major de l'USAAF, en août 1941, aura une influence considérable sur la stratégie offensive de l'aviation américaine pendant la guerre.

En haut : Harold L. George, alors *Lieutenant Colonel*, ici avec le grade de *Major General*, en compagnie de Nancy Love (voir *Aéro-Journal* n° 9 d'avril 2009). Chef de l'AWPD, il prend en avril 1942 le commandement du *Ferrying Command*. (Texas Woman's University, Denton, TX)

Au milieu : Haywood S. Hansell Jr., *Major* en août 1941, promu *Brigadier General* en août 1942 (à gauche sur la photo). Il prend le commandement du 3rd puis du 1st *Bomb Wings* en 1942 et après quelques passages en état-major, du XXI *Bomber Command* dans les Mariannes en août 1944, où il se retrouvera sous les ordres de Curtiss LeMay (photographié ici en sa compagnie).

En bas : Kenneth N. Walker, *Lieutenant Colonel* au sein de l'AWPD. Promu *Brigadier General* en juin 1942, il commande le V *Bomber Command* dans les îles Salomon. Il est porté disparu lors d'une mission sur Rabaul, le 5 janvier 1943.

Page opposée : Laurance S. Kuter, *Major* en août 1941, au centre, en compagnie de deux *Rear Admirals*. Il n'occupera que des postes en état-major et terminera la guerre au grade de *Major General*.

les gisements sont pour la plupart en voie d'épuisement et le consortium ne dispose ni d'assez de capitaux ni d'assez de temps pour se lancer dans de nouveaux forages, la partie la plus coûteuse et la plus risquée de l'exploitation pétrolière. En outre, le même nationalisme qui a poussé Antonescu dans les bras de l'Allemagne le retient maintenant de lui abandonner la totalité des ressources naturelles de son pays.

ALFRED GERSTENBERG

Lorsqu'ils entrent en Roumanie, les Allemands ont déjà un homme dans la place qui est appelé à jouer un rôle majeur, l'*Oberst* Alfred Gerstenberg, attaché de l'Air auprès du consulat d'Allemagne à Bucarest.

Alors jeune *Leutnant* de 23 ans, Alfred Gerstenberg est affecté comme observateur à la *Jasta* 2 créée par Oswald Boelcke, où il côtoie le Baron Rouge, Manfred von Richthofen. Abattu et blessé le 20 octobre 1917, il est muté au grand quartier général après son rétablissement. De retour à son arme d'origine, il quitte l'armée en tant qu'uhlan et devient l'assistant du commandant de la Reichswehr en Union soviétique, en 1926. Il fait ensuite partie de l'état-major de la Luftwaffe secrète, où il travaille régulièrement avec Hermann Göring. L'invasion de la Pologne le chasse de son poste d'attaché de l'Air à Varsovie et il s'installe définitivement à Bucarest, où il exerçait déjà le rôle d'attaché de l'Air de manière épisodique depuis juin 1938. Il est alors *Oberst*. Promu au grade de *Generalmajor*, il devient *Kommandierende General der deutschen Luftwaffe in Rumänien*, le 15 février 1942.

Officier calme et méthodique, bien introduit auprès de la hiérarchie de la Luftwaffe car provenant du sérail, Alfred Gerstenberg se révèlera être l'homme de la situation. Mais nous aurons l'occasion d'en reparler.

AIR WAR PLANS DIVISION

En 1941, alors que les nuages noirs de la guerre ne s'amoncellent pas encore au-dessus des États-Unis, l'USAAC (qui deviendra l'USAAF le 20 juin) ne se prépare pas moins à une possible entrée dans le conflit. Elle place tous ses espoirs dans le B-17, un bombardier à long rayon d'action capable de voler hors de portée de la *Flak* et possédant un viseur d'une précision exceptionnelle, le Norden. Compte tenu de la faible charge offensive emportée par le B-17, ce dernier atout est essentiel. Or, comme le montrent les essais et les campagnes d'entraînement, les résultats sont impressionnants. Sans doute quelque

peu exagérés, ils donnent naissance à la légende du « bombardement dans un tonneau de cornichons » (*pickle-barrel bombing*), qui se retournera quelques années plus tard contre l'USAAF, un théâtre d'opérations n'étant pas un champ de manœuvres. Quoi qu'il en soit, il faut quand même avouer que la précision des bombardements américains sera largement supérieure à celle des autres forces aériennes européennes pendant les deux premières années de la guerre. Le seul point d'interrogation, que font d'ailleurs ressortir les Britanniques, consiste à savoir si cette précision pourra être maintenue tout au long d'une campagne de bombardement en Europe occidentale avec un taux de pertes supportable.

Le 13 août 1941, l'*Air War Plans Division* (AWPD) publie son premier plan, baptisé AWPD/1, qui servira de canevas à l'offensive stratégique aérienne de l'USAAF et influencera la *Combined Bomber Offensive* anglo-américaine. S'il n'a fallu que neuf jours aux quatre officiers d'état-major de l'AWPD pour le rédiger, il est en fait l'aboutissement d'un long cheminement de la pensée stratégique au sein de l'aviation US depuis 1917.

Ce plan, qui veut éviter de disperser les forces offensives dans de multiples missions annexes qui affaiblissent le *Bomber Command* britannique, préconise de concentrer les raids sur un nombre restreint d'objectifs. Ainsi, le comité de l'AWPD dénombre trois objectifs primaires (centrales électriques, nœuds de communication et industrie pétrolière) et deux objectifs intermédiaires (construction aéronautique et industrie des métaux). En tout, 154 cibles précisément identifiées sont couchées sur le papier.

Pour y parvenir, l'AWPD a dû au préalable s'atteler à l'immense tâche de combler un manque quasi complet d'informations en se créant une bibliothèque précise des centres industriels et économiques vitaux de l'Allemagne. Elle ne dispose guère que des plans des grandes centrales électriques car, pour la plupart, elles ont été financées par les banques américaines dans les années vingt. Quand elle opte pour le bombardement nocturne des zones urbaines, la RAF transfère à l'USAAC ses dossiers sur l'industrie aéronautique et les transports.

Pour l'industrie pétrolière, l'AWPD recrute un technicien civil qui a travaillé en Allemagne, au Moyen-Orient et en Roumanie.

C'est ainsi que Ploesti arrive au centre des préoccupations de l'USAAF.

HALVERSON-LE-PRESSÉ

Et même sans doute d'une manière quelque peu prématurée, mais n'anticipons pas et replaçons-nous au début de l'année 1942. À cette époque, l'USAAF, qui est sur la défensive depuis le début de la guerre du Pacifique, cherche à renverser les rôles et, en particulier, à bombarder le Japon, histoire de rendre aux Japonais la monnaie de leur pièce. Le 16 mars 1942, le *Lieutenant Colonel* Harry A. Halverson, qui commande la 10th *Air Force* récemment activée à Patterson Field pour être envoyée en Inde, est convoqué au quartier général de l'AF. Il est chargé de « former un échelon volant spécial pour une mission hautement secrète sur un théâtre d'outre-mer »; en clair le bombardement de Tokyo depuis une base en Chine. Cet échelon volant est baptisé *Halverson Project #63*, mais il est plus connu sous sa contraction de *Halpro*.

Halverson jette son dévolu sur le 98th *Bombardment Group*, qui termine son entraînement sur B-24D à Fort Myers (Floride), et s'attire immédiatement les foudres de l'état-major de la 3rd *Air Force*. Selon toute vraisemblance, cette dernière n'a pas été avisée de la nature très particulière des ordres de Halverson. L'historiographe de la 3rd AF note : « La nature du projet et l'étendue des pouvoirs du *Colonel* Halverson sont reflétés par la manière dont il a pu prendre le commandement du 98th *Bombardment Group* en dépit de l'opposition déterminée du *Major General* Frank, commandant la *Third Air Force*, qui a aussitôt demandé au général Spaatz à être déchargé de la responsabilité de la pagaille causée par Halverson au sein du 98th *Bombardment Group* ».

Mais Halverson n'est pas surnommé « Hurry-up » (grouille-toi) pour rien ! Il n'a pas de temps à perdre et passe outre les états d'âme de la 3rd AF. Le 4 avril, il s'installe à la tête du 98th BG. Sur les trente-six équipages qui achèvent leur entraînement, il en sélectionne vingt-trois, les autres étant soit incomplets soit d'un niveau insuffisant. Dans le courant du mois, le 98th BG touche des B-24D spécialement modifiés pour *Halpro* : installation des mitrailleuses de sabord, pose d'une (ou deux) mitrailleuse fixe dans le nez de l'appareil actionnée par un bouton sur le manche du copilote et montage de réservoirs supplémentaires dans la soute à bombes.

Le 22 mai, les 23 B-24D de *Halpro*, chargés jusqu'à la gueule de vivres et de matériel, quittent la Floride avec comme destination finale Karachi (Inde). À la plus grande colère de l'état-major de la 3rd AF, ils laissent derrière eux un 98th BG totalement désorganisé, qui mettra plus de deux mois à se remettre de cette ponction.

Les B-24 gagnent le Brésil, puis le Ghana, où ils font escale avant de se lancer dans la traversée de l'Afrique – sans cartes détaillées – jusqu'au Soudan. Ils parcourent ainsi plus de 13 000 kilomètres comme aux temps héroïques, certains navigateurs ne disposant que de manuels scolaires de géographie pour tracer leur route ! Leur voyage s'arrête à Fayid, près du canal de Suez, où ils apprennent que les terrains qu'ils devaient occuper en Chine viennent de tomber aux mains des Japonais. *Halpro* ne bombardera jamais Tokyo, mais il est dit que le détachement n'aura pas fait le voyage pour rien.

PLOESTI, PREMIER ACTE

L'arrivée de *Halpro* au Moyen-Orient tombe à pic. Les forces britanniques refluent en Cyrénaïque sous la poussée de l'*Afrika Korps* et l'idée germe de priver les chars de Rommel de carburant.

▶ Le B-24D 41-11616, baptisé ARKANSAS TRAVELER et codé « 14 » au décollage d'Abu Sweir (Égypte), quelque temps après le raid effectué avec *Halpro* sur Ploesti. Comme les autres survivants de ce détachement, il a été récupéré par le 376th *Bombardment Group*. (IWM)

Qui a eu l'idée d'inscrire Ploesti en tête de liste des objectifs de *Halpro* ? On ne le saura probablement jamais. Est-ce une cause ou une conséquence de cette décision, toujours est-il que le 5 juin 1942, le Congrès déclare la guerre aux puissances de l'Axe, dont la Roumanie ?

Les obstacles ne sont pas minces, mais Halverson-le-Pressé va les sauter les uns après les autres. Comme l'aller et retour depuis Benghazi, en Libye, représente un trajet de 4 200 km, les Américains demandent à Moscou l'autorisation d'utiliser des bases en URSS pour le retour. Sans réponse des Soviétiques, Halverson décide de ne charger qu'une tonne à une tonne et demie de bombes par appareil, de « couper le fromage » en survolant la Turquie, malgré l'interdiction qui lui est faite de violer l'espace aérien de ce pays neutre, et de se poser au retour en Irak.

En fait, l'accord des Soviétiques arrivera alors que les avions seront au-dessus de la Méditerranée; ils ne pourront pas être prévenus à cause du silence radio.

Les Américains n'ont évidemment pas emporté de bombes dans leurs bagages et, à cette époque de la guerre, il n'existe aucun dépôt de l'USAAF sur le continent africain. Les Britanniques leur fournissent les charges offensives.

Il ne reste qu'une inconnue : aucun des équipages n'a jamais lancé la moindre bombe en opération. C'est l'heure de vérité !

À partir de 22h30 le 11 juin 1942, treize B-24D décollent individuellement et s'enfoncent dans la nuit en direction de la Roumanie. Halverson a préféré éviter un vol en formation en raison de l'inexpérience de ses jeunes pilotes. Il prend place à bord d'ARKANSAS TRAVELER, piloté par le *Captain* Alfred C. Kalberer.

L'appareil du *1st Lieutenant* Howard E. Walker, LITTLE EVA, connaît un problème de givrage de ses tuyauteries de carburant et largue ses bombes sur le port de Constantza avant d'aller se poser en Turquie.

Les douze autres éprouvent toutes les peines du monde à s'orienter au-dessus d'une campagne inondée par une crue des rivières et, pour couronner le tout, le plafond est bas et la visibilité limitée. Leur huile ayant gelé en altitude, les viseurs répondent avec lenteur. Le bombardement s'effectue au petit bonheur la chance et cause peu de dommages à l'Astra Romana, la seule raffinerie objet de l'attention des Liberator. Pas de quoi bloquer les chars de Rommel de toute façon...

Au retour, la formation est complètement éclatée et les avions se posent là où ils le peuvent : deux atterrissent en Syrie, quatre en Turquie, où équipages et avions sont internés, et les six autres en Irak, comme prévu.

À noter que la 1./JG 77 crédite une victoire au *Leutnant* Edgar Berres; les B-24D ne subissent pourtant aucune perte à l'ennemi. En revanche, entraîné par son élan, un pilote allemand est contraint de se poser également en Turquie à court de carburant.

Halpro est retenu au Moyen-Orient et forme le noyau dur de la future 9th *Air Force*. Ses huit derniers B-24D encore en état de vol sont versés au 376th *Bombardment Group*, THE LIBERANDOS, lors de son activation en Palestine, le 31 octobre 1942. Cinq d'entre eux survivront à la guerre et seront renvoyés aux USA en 1944, où ils effectueront des tournées destinées à lever des fonds pour les emprunts de guerre.

Les B-24D de *HALPRO*

Radio call-sign : 41-

Serial	*N°*	*Nom*	*Date radiation*
11591	**09**	QUEEN BEE	02.04.44
11592	17	DRAGGIN' LADY	16.11.42
11593	**18**	BLACK MARIAH	12.01.43
11595	01	OLE FAITHFUL	07.01.44
11596	**02**	BROOKLYN RAMBLER	12.06.42 (*)
11597	**19**	BLUE GOOSE	12.06.42 (*)
11600	**07**	EAGER BEAVER	?
11601	23	HELSAPOPPIN	13.08.43
11602	**21**	BABE THE BIG BLUE OX	08.02.43
11603	22	MALICIOUS	31.01.43
11609	**06**	LITTLE EVA	12.06.42 (*)
11613	10	FLORINE JO JO	
11614	15	RIPPER THE1ST	
11615	20	MONA THE LAME DUCK	23.07.42
11616	**14**	ARKANSAS TRAVELER	
11617	**12**	OLD KING SOLOMON	
11618	04	OLE ROCK	08.07.44
11620	16	EDNA ELISABETH B	
11622	**05**	TOWN HALL	12.06.42 (*)
11624	11	BALL OF FIRE	09.07.42
11625	**03**	YANK	25.11.42
11629	**25**	JAP TRAP	06.06.42
11636	24	WASH'S TUB	

(*) Interné en Turquie.
Numéro individuel en gras : avion ayant pris part au raid du 12 juin 1942.

◀ BROOKLYN RAMBLER, le « 02 » de *Halpro*, piloté par le *1st Lieutenant* Nathan J. Brown, est devenu le « 4003 » de l'aviation turque après son internement. (IWM)

Trois semaines avant la très médiatisée sortie de la 8th *Air Force* sur Rouen, ce raid est en fait le premier exécuté par l'USAAF au-dessus de l'Europe. Il restera même pendant plus d'un an le plus long jamais réalisé par des bombardiers américains.

Cependant, il va avoir des conséquences non négligeables sur la suite des opérations aériennes. Américains et Allemands sont en effet parvenus à la même conclusion : les champs de pétrole de Ploesti sont désormais à la portée des bombardiers stratégiques de l'USAAF. Chaque camp sait maintenant que cette mission en appelle d'autres et s'emploie à fourbir ses armes dans l'attente de la prochaine confrontation.

DES RENFORTS POUR PLOESTI

Pour l'heure, les préoccupations de l'Air Force sont ailleurs qu'en Roumanie. L'offensive aérienne de la 8th AF commence tout juste en Europe occidentale et les besoins sont tels en Afrique du Nord que tous les moyens sont mobilisés contre la *Panzerarmee Afrika*.

S'il est un homme qui a retenu la leçon de *Halpro*, c'est bien Alfred Gerstenberg. Avec les pleins pouvoirs que lui confère son poste de *Kommandierende General der deutschen Luftwaffe in Rumänien*, il consacre toute son énergie au renforcement de la ceinture de défense de Ploesti. Il profite de son entregent auprès du Haut état-major de la Luftwaffe, et en particulier ses relations avec son vieux camarade d'escadrille Hermann Göring, pour obtenir canons de *Flak* et avions de chasse.

◀ L'un des nombreux canons de *Flak* qui forment la ceinture défensive de Ploesti. Maniés par des servants majoritairement allemands, ils représentent un danger certain pour tout assaillant arrivant par les airs. (ECPA-D)

▶ Un redoutable Flak 36/37 de 88 mm en train d'être mis en batterie à Ploesti devant un aréopage de militaires allemands et roumains. Celui-ci avait été baptisé MAGINOTSTÜRMER (l'attaquant de Maginot). (ECPA-D)

Cette tâche lui est d'autant plus facile que l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe* ou Haut commandement de la Luftwaffe) et surtout Göring sont parfaitement conscients de l'importance des puits de pétrole roumains. À une époque où il ne se passe rien en Roumanie et où les besoins se font pressants sur d'autres fronts, le renforcement des défenses de Ploesti constitue la reconnaissance explicite de l'intérêt majeur que les Allemands portent à ce site.

En quelques mois, Gerstenberg dispose 237 canons de tous calibres autour de la ville et des raffineries – du simple affût de 20 mm au redoutable canon de 88 – auxquels s'ajoutent quelques unités mobiles montées sur des trains spéciaux banalisés.

Le personnel de la *Flak* est à quatre-vingts pour cent allemand. Aucun secteur n'a été négligé, pas même au nord-ouest et à l'est.

Fin avril 1942, la 1./JG 77 est arrivée à Bucarest-Pipera, officiellement mise au repos. Cependant, le *Kommandiere General* a fait des pieds et des mains pour la garder. Après le raid de *Halpro*, il obtient gain de cause.

Cette escadrille forme l'*Ölschutzstaffel Ploesti* (escadrille de protection des raffineries) sous les ordres du *Leutnant* Günther Hannak, récipiendaire de la *Ritterkreuz* en date du 1er juillet 1942; elle est rebaptisée 1./JG 4 à la fin de ce même mois.

Rapidement, à cette escadrille solitaire sont adjointes deux autres, puis un *Stab*, qui forment alors le I./JG 4 à Mizil, confié au *Hauptmann* Franz Hahn. Ce groupe touche des Bf 109 G-2 flambant neufs au mois d'octobre.

Franz Hahn, baptisé « Glockl » (coq de combat, jeu de mots avec son patronyme signifiant coq en allemand), est un pilote chevronné, qui a participé à la campagne de Pologne et à la bataille d'Angleterre, pendant laquelle il a remporté ses sept premières victoires. Il commande la 11./JG 51 en Russie et son palmarès compte dix-sept succès quand il prend le commandement du I./JG 4. Le 22 janvier 1944, son avion est touché au-dessus de Littorio et, en sautant, il heurte de la tête l'empennage. Assommé, il ne pourra pas ouvrir son parachute.

Ses commandants d'escadrille sont également des pilotes d'expérience, particulièrement le *Staffelkapitän* de la 1./JG 4, le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann, qui prend son nouveau commandement début juin 1943. Sa « promotion » n'a rien de bien glorieux. En effet, quelques jours plus tôt, ayant confondu l'avion de son *Kommandeur* avec un Spitfire, il l'a descendu en flammes ! Le *Hauptmann* Erich Hohagen en a été quitte pour un saut en parachute et des blessures superficielles, mais celle reçue à son amour propre a entraîné une prompte mutation du fautif.

▶▶ **Page de droite** Grande discussion autour d'une carte à Mamaia, où stationnent l'*Escadrile* 52 *vânâtoare* et un détachement du I./JG 4. L'officier allemand, tête nue devant la carte, est le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann, *Kapitän* de la 1. *Staffel*. De dos, tenant le coin droit de la carte, le *Capitan aviator* Gheorghe Iliescu, commandant l'escadrille roumaine. Parmi les autres pilotes, on remarque surtout l'un des grands as de cette unité, le *Locotenent aviator* Ion Galea (12 victoires), deuxième debout en partant de l'extrémité de l'aile. On note l'insigne de Mickey Mouse sur le premier IAR 80a de la rangée. (ECPA-D)

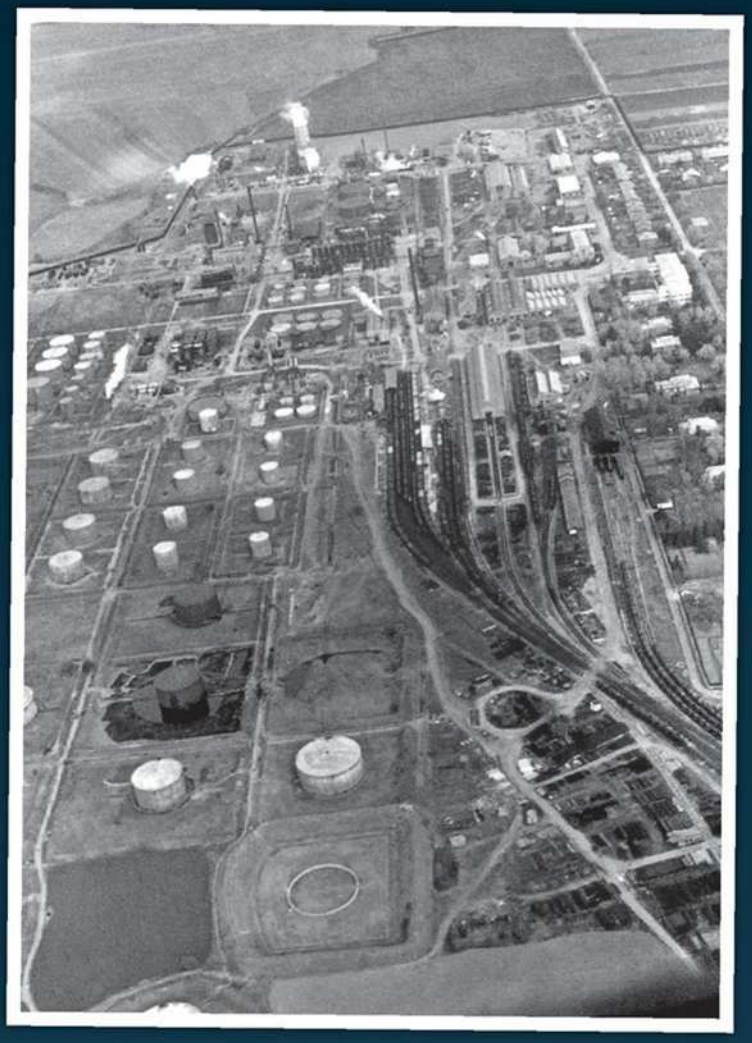
▶ Le *Hauptmann* Manfred Spenner (à gauche), qui commande la 3./JG 4, en pleine discussion avec un aviateur roumain. (ECPA-D)

109
118

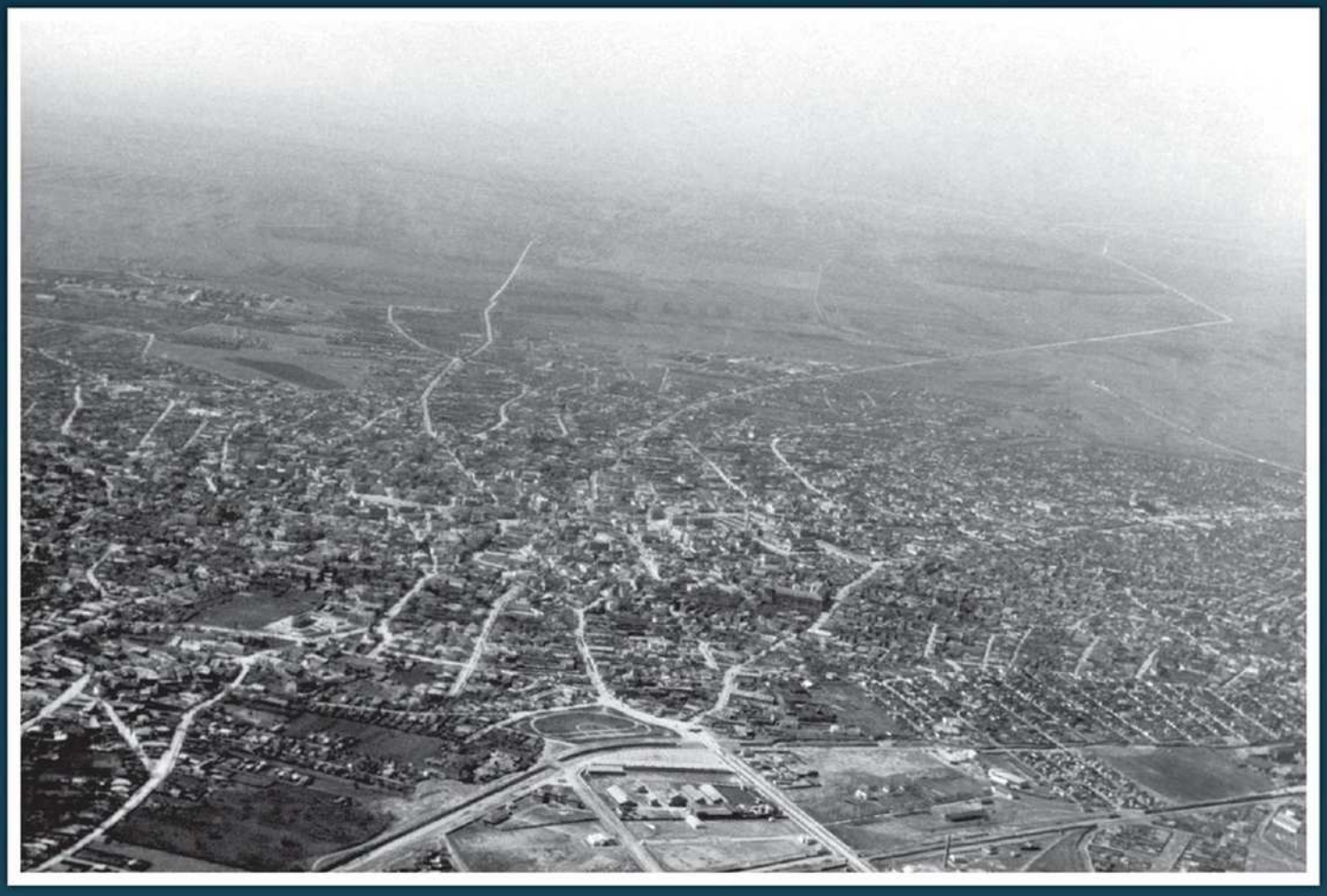
◀ Un Henschel Hs 126 B de la 3.(H)/13, basée à Bucarest-Pipera, survole l'une des petites raffineries des environs de Ploesti, très vraisemblablement la Petrolmina, au nord-est de la ville, dont la capacité n'excédait pas 150 tonnes annuelles.

◣ Quatre Messerschmitt Bf 109 E-3 du *Grupul 7 vânâtoare* font un passage pour le photographe officiel allemand au-dessus des derricks qui décorent les contreforts des collines au nord de Ploesti. Les cocardes tricolores portées sur les ailes des appareils indiquent que la photo a été prise avant mai 1941. En dépit de cette multiplication anarchique des puits de pétrole, la production globale est en récession depuis 1933, faute de moyens financiers pour de nouvelles prospections. De sa production de 5 270 kt de brut en 1943, la Roumanie en exportera 2 536 en direction de l'Allemagne. La Roumanie exigera de son puissant allié et client le paiement de son « or noir » en « or jaune » ou en biens divers, notamment militaires. Le pétrole et les céréales roumaines coûteront quelque 85 tonnes d'or au III. *Reich* entre le 1er janvier 1941 et le 30 juin 1944. Quand la Roumanie changera brutalement de camp, le 23 août 1944, ses réserves d'or étaient passées de 139 à 232 tonnes d'or, grâce à ses champs pétrolifères et son grenier à grains. Une manne qui ne laissera pas Staline indifférent... S'ajoutant aux destructions des installations par les bombardements américains, le pillage systématique du matériel des puits et des raffineries par les Soviétiques rayera la Roumanie de la liste des producteurs majeurs de pétrole après la guerre. (ECPA-D)

▶ La raffinerie de la Romana Americana vue d'ouest en est. Ce site est considéré comme prioritaire par les Américains, non seulement parce qu'il est le troisième producteur roumain, avec 1 170 kt par an, mais parce que la Standard Oil of New Jersey est encore l'actionnaire majoritaire de sa société d'exploitation, la SAICEP (Societate Anonima pentra Industria Comertul si Exportul Petrolui), qu'elle a fondée en 1905. Détenant également la Phoenix Oil and Transport Co Ltd et avec une prise de participation dans le Créditul Minier, la Romana Americana contrôle près du tiers de la production de pétrole roumain. Sur le plan diplomatique, les Américains ne peuvent se permettre d'épargner cet établissement en bombardant ceux où il subsiste encore des intérêts d'autres pays, comme la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas. Ce serait donner des armes à la propagande allemande et son ministre Goebbels pour se faire battre. (ECPA-D)



▼ La ville de Ploesti prise depuis le nord-nord-ouest. Au premier plan en bas, franchissant la rivière Teleajen, la route qui arrive de Campina et de Brasov (100 km). Dans son prolongement, s'enfonçant au milieu de la photo, la route de Bucarest (60 km). (ECPA-D)



▲ Le terrain de Mamaia où stationnent ensemble les Bf 109 G-2 du I./JG 4 et les IAR 80a de l'*Escadrile* 52 *vânâtoare*. (ECPA-D)

Avec ses 31 ans, « Unkel Willie », comme le surnomment ses jeunes pilotes, fait figure d'ancêtre, mais il a baroudé sur tous les fronts, d'abord comme pilote de bombardier avant de rejoindre la chasse en octobre 1942. Il remporte sa première victoire avec le I./JG 27, le 18 mai 1943. Il finira la guerre avec 44 victoires et sera l'un des derniers récipiendaires de la *Ritterkreuz*, qui lui sera décernée le 28 mars 1945. À noter qu'il remplacera Hahn à la tête du I./JG 4 après le décès de ce dernier.

Enfin, pour parer à toute éventualité, Gerstenberg a même obtenu l'installation du IV./NJG 6 (*Major* Herbert Lütje) et de ses dix-sept Bf 110 C de chasse de nuit sur le terrain de Silistea, à 90 km à l'est de Ploesti. Arrivée en juin 1943, cette unité repartira de Roumanie un an plus tard sans avoir eu la moindre interception nocturne à se mettre sous la dent.

LES « TZIGANES » DANS LA DANSE

De leur côté, les Roumains ont également réagi au raid de *Halpro* en créant un nouveau *Corpul* 3 *Aerian*, regroupant sept escadrilles couvrant les points sensibles de Bucarest à Constantza.

Au début de l'année 1943, l'*Escadrila* 53 *vânâtoare* du *Capitan* Lucian Toma est mutée à Mizil pour renforcer le I./JG 4. Selon Erik Mombeek [1], elle est composée de douze des meilleurs pilotes de l'Aeronautica Regala Româna – et surtout des plus riches, car chacun a payé son Bf 109 E de sa poche ! En mars 1943, elle est rééquipée en Bf 109 G. Opérant sous contrôle allemand, elle est vite surnommée « 4./JG 4 ».

Le I./JG 4 entretient un détachement permanent à Mamaia, sur les bords de la mer Noire, où stationne l'*Escadrile* 52 *vânâtoare* du *Capitan aviator* Gheorghe Iliescu. Le séjour à Mamaia est très prisé par les aviateurs allemands, car les bains de mer y sont plus fréquents que les décollages sur alerte.

D'autres unités sont appelées à jouer un rôle dans la protection de Ploesti : les *Escadrile* 61 et 62 du *Grupul* 6 *vânâtoare*, partagées entre Pipera, Mizil et Ploesti-Targsor, et l'*Escadrile* 45 du *Grupul* 4 *vânâtoare* à Constanza, toutes équipées en IAR 80/81, ainsi que l'*Escadrile* 51 *vânâtoare de noapte* (la seule unité de chasse de nuit roumaine), volant sur Bf 110 C.

De fait, la coopération entre la Luftwaffe et l'Aeronautica Regala Româna est quasi nulle, à l'exception de quelques exercices simulés pour les besoins des photographes des *Propagandastaffeln*. Il faut dire aussi que la mise en œuvre d'avions aussi différents que le Bf 109 G et l'IAR 80 pose de petits problèmes tactiques que l'évidente mauvaise volonté des Allemands rend insurmontables. En revanche, la coopération sera meilleure avec la « 4./JG 4 » mais pour l'unique raison qu'elle est sous commandement allemand.

Gerstenberg n'accorde qu'une valeur modérée à la chasse roumaine. Ses IAR 80/81 de conception nationale sont nettement inférieurs en qualité et fiabilité au Bf 109 G. Quant aux pilotes, que les Allemands, moitié xénophobes moitié réalistes, surnomment péjorativement « tziganes » ou « romanichels », ils sont considérés comme meilleurs acrobates que pilotes de combat. Il est vrai que leur amour du sport et leur goût du risque coûtent cher en avions...

Alors, le *Kommandierende General* fait surtout confiance à la Luftwaffe.

« TIDAL WAVE »

En fait, les Américains n'ont jamais vraiment enterré l'idée de revenir sur Ploesti. Dès la fin de l'année 1942, le *Colonel* Cornelius V. Whitney, chef du service de renseignement du nouveau IX *Bomber Command*, met au point un plan qu'il baptise « Project R ». Il détaille la possibilité d'une intervention à haute altitude par quarante-huit B-24 partis d'Alep en Syrie. Outre qu'il pose quelques problèmes logistiques, comme l'aménagement du terrain de départ, ce

[1] *Chasseurs d'assaut, histoire de la* Jagdgeschwader *4* – E. Mombeek – Lela Presse, 2002. www.luftwaffe.be

▶ **Page de droite**
Le *Colonel* Jacob E. Smart (à gauche) en compagnie du *Lieutenant General* Henry H. Arnold, lors d'une visite de ce dernier aux *Flying Tigers* en Chine, en février 1943. Son seul commandement opérationnel, à la tête du 97th *Bombardment Group*, sera bref (un mois) et malheureux, puisque abattu le 10 mai 1944 au-dessus de Wiener Neustadt, il terminera la guerre dans les geôles allemandes.

▶ Le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann (à droite) utilise le langage des signes que comprennent tous les pilotes de chasse du monde entier pour discuter d'un exercice avec le *Capitan aviator* Gheorghe Iliescu (à gauche), commandant l'*Escadrile* 52 *vânâtoare* à Mamaia, à l'été 1943. (ECPA-D)

projet se heurte aux besoins pressants des Alliés sur le théâtre méditerranéen, où la campagne de Tunisie vient de commencer. En mai 1943, Ploesti revient au premier plan des conversations de l'état-major combiné allié. Depuis la mission de *Halpro*, les choses ont bien changé. Les forces de l'Axe viennent d'être définitivement chassées d'Afrique du Nord et la 9th *Air Force* est désormais une force solidement établie. L'improvisation insouciante a fait place à une stratégie concertée.

Lors de la conférence de Casablanca en janvier 1943, Churchill doit céder sur l'invasion des Balkans. En contrepartie, il insiste sur la nécessité d'une invention contre les champs pétrolifères roumains. Les Américains, qui ne peuvent pas non plus tout refuser à Churchill, acceptent les chiffres des experts qui, dans un optimisme confinant à l'euphorie, affirment que le bombardement de Ploesti privera Hitler du tiers de son pétrole et raccourcira de six mois la durée de la guerre.

Le *Lieutenant General* Henry H. Arnold, commandant général de l'USAAF, hérite du bébé qu'il transmet à son *Advisory Council*, au sein duquel on retrouve Heywood S. Hansell Jr. et Laurence S. Kuter. Ceux-ci étant devenus généraux, ils confient à leur tout le projet au petit dernier, le *Colonel* Jacob E. Smart.

Ce plan reçoit le nom de code SOAPSUDS, puis « Tidal Wave » (raz-de-marée). En dehors de l'état-major de l'Air Force, seuls le *Major General* Lewis H. Brereton, commandant la 9th *Air Force*, et son propre état-major sont au courant de ce plan. C'est logique, puisque c'est son *Air Force* qui sera chargée de l'exécuter.

Comme son nom l'indique, Smart est un homme brillant mais surtout méticuleux. Son premier souci est de s'entourer de gens compétents. La chance veut qu'il recrute ainsi un *Lieutenant Colonel* anglais du nom de W. Lesley Forster, un vieux cheval de retour, grand baroudeur devant l'Éternel, spécialiste des Balkans, qui a dirigé la raffinerie de l'Astra Romana pendant huit ans.

Smart épluche tous les dossiers relatifs à la mission *Halpro* et au « Project R » et se fait communiquer les études concernant le taux de réussite des bombardements à haute altitude. Ce qu'il en retire n'est pas très encourageant : pour avoir 90% de chance de raser un objectif en le bombardant à haute altitude, il faut aligner... 1 370 bombardiers, ce qui équivaut à dix expéditions de 120 appareils chacune étalées sur une période de quatre à six semaines.

Toutefois, ce que lui apprend Forster n'est guère plus réjouissant et lui permet de mesurer l'ampleur de la tâche qui l'attend. Ploesti constitue non pas une mais plusieurs cibles. Forster identifie douze raffineries majeures, disséminées de manière anarchique autour de la ville sur une circonférence de dix kilomètres de diamètre, reliées entre elles par des voies ferrées et des réseaux d'oléoducs. Il y a aussi deux autres raffineries excentrées : la Steaua Romana, à 25 km au nord-ouest, et le Creditul Minier, à 10 km au sud.

Les sites les plus étendus s'étalent sur plus de six kilomètres carrés et leurs installations, très espacées, sont naturellement protégées des risques d'incendie et d'explosion inhérents à la nature même de leur activité. Rien ne permet d'assurer qu'un bombardement réussi à l'intérieur du périmètre est susceptible de produire des dégâts suffisants pour ne serait-ce que ralentir la production.

Forster suggère de viser certains organes vitaux, tels que les installations de distillation, les tours de cracking et les chaufferies, ces dernières étant les objectifs les plus sensibles, car indispensables à la quasi-totalité des activités des raffineries, y compris la lutte contre les incendies.

Dans ces conditions, il devient vite manifeste aux yeux de Smart qu'un bombardement à haute altitude n'a aucune chance de donner le moindre résultat. Il doit donc repartir de zéro en envisageant une autre solution.

C'est alors qu'il se souvient de son passage sur la base d'Eglin où il avait été frappé par la précision des bombardements réalisés par des A-20 arrivant à très basse altitude. Smart demeure intimement persuadé que pour venir à bout d'un objectif aussi inhabituel, il convient d'employer des méthodes inhabituelles. L'idée fait son chemin d'une attaque à basse altitude, qui, en outre, aurait l'avantage de perturber les radars, la DCA et la chasse ennemis. Le gros inconvénient, c'est que le seul bombardier capable d'exécuter cette mission, le B-24, n'a jamais été conçu pour ce type d'attaque et que ses équipages n'ont aucune expérience en la matière ni l'entraînement adéquat. Smart pense, toutefois, que ce sont des détails secondaires qu'il réglera le moment venu.

Il faut d'abord qu'il fasse accepter son plan par les chefs de l'état-major combiné.

Sa mallette sous le bras, Smart se rend à la conférence « Trident » qui se déroule à Washington, le 21 mai 1943. L'ordre du jour est presque exclusivement consacré au plan « Husky », l'invasion de la Sicile. Smart parvient à glisser deux mots au cours d'une séance et obtient le soutien du *General* Dwight E. Eisenhower, commandant en chef du théâtre méditerranéen, et du *General* George C. Marshall, chef d'état-major de l'Armée américaine. Comme l'espérait Smart, ni l'un ni l'autre ne se soucient de savoir à quelle altitude les bombardiers arriveront !

Seul l'*Air Chief Marshal* Sir Charles Portal, chef d'état-major de la RAF, semble avoir une vision assez claire de la situation. Il émet un doute sur l'efficacité d'un tel raid, quelle que soit l'altitude à laquelle il doit se dérouler, et il se demande même si cette mission ne sera pas, à terme, contre-productive en incitant les Allemands à renforcer leurs défenses pour repousser toute nouvelle attaque.

Le 3 juin 1943, « Tidal Wave » est entériné par « Ike ».

Il ne reste plus à Smart qu'à mettre la partition en musique, ce qui ne s'annonce pas nécessairement très simple. ■

CHAPITRE II

DUNES

Nous avons effectué une douzaine de missions au-dessus de la réplique des raffineries avec l'approche, l'attaque et le retrait comme pour le vrai raid. Nous nous sommes entraînés jusqu'à ce que nous puissions bombarder même en dormant.
***Captain* John D. Young, copilote au 98th *Bombardment Group*.**

Après avoir rendu une visite informelle à Churchill et décliné poliment mais fermement l'appui de la RAF, Smart rend visite aux trois groupes qui seront détachés de la 8th *Air Force* pour renforcer la 9th en Méditerranée dans le cadre de « Husky » mais aussi de « Tidal Wave » : les 44th, 93rd et 389th *Bombardment Groups*.

Le 93rd BG, surnommé Ted's Traveling Circus du nom de son premier chef, le *Colonel* Edward J. « Ted » Timberlake, est un groupe expérimenté qui est entré en action dès octobre 1942. Après un séjour en Afrique du Nord entre décembre 1942 et février 1943 dans des conditions matérielles très difficiles, il stationne désormais à Hardwick sous les ordres du *Lieutenant Colonel* Addison E. Baker. Cet aller et retour entre l'Afrique et l'Europe lui a valu son surnom de « cirque ambulant ».

Le 44th BG, The Flying Eight-Balls du *Colonel* Leon W. Johnson, est également arrivé en Angleterre en octobre 1942. Pour une action particulièrement périlleuse lors d'un raid sur Kiel, le 14 mai 1943, le groupe a reçu une *Distinguished Unit Citation* (DUC) du Président des États-Unis. Il est le premier groupe de la 8th AF ainsi honoré.

À l'inverse, le 389th BG est le « bizuth » de la 8th AF. Commandé par le *Colonel* Jack W. Wood, ce groupe, qui se surnomme lui-même The Sky Scorpions, est arrivé à Hethel le 11 juin.

Deux groupes sont déjà sur place : les 98th et 376th BG.

◀ Photographiés lors de la réunion des commandants de *Wings* et de *Groups* de la 2nd *Bomb Division*, en septembre 1944, de gauche à droite : *Colonel* Jack W. Wood, *Brigadier General* Leon W. Johnson, *Brigadier General* Walter R. Peck, *Major General* William E. Kepner (commandant la division) et *Brigadier General* Edward J. Timberlake.

◀ Le *Colonel* Edward J. Timberlake présente le B-24D à Lord Hugh Trenchard, lors d'une visite au 93rd *Bombardment Group* de cette grande figure de la RAF, agissant alors comme inspecteur général à titre officieux. Hardwick, avril 1943.

▶ Le *Lieutenant Colonel* Addison E. Baker (à droite), lors de la préparation d'une mission à Hardwick, en avril 1943. Pendant qu'un *Sergeant* téléphone aux services de la météo, Baker appelle les équipages par l'interphone pour qu'ils se rendent à la salle de briefing.

▶ À droite, Leon W. Johnson (promu *Brigadier General* en novembre 1943) de retour d'une mission sur les plages de débarquement, le 6 juin 1944.

▼ John L. Jerstad, alors simple *1st Lieutenant*, attendant d'être décoré de l'*Air Medal* en Angleterre, en 1942.

Le 98th BG, THE PYRAMIDIERS, fait partie des unités historiques du théâtre méditerranéen où il est arrivé en juillet 1942. Il est commandé par le *Colonel* John R. Kane, surnommé « Killer Kane » du nom d'un personnage de la série Buck Rogers, Rogers étant aussi le patronyme de son meilleur ami.

Le 376th BG, THE LIBERANDOS, formé à Lydda (Palestine) en octobre 1942, a absorbé le reste d'*Halpro*. Commandé par le *Colonel* Keith K. Compton, il a reçu une DUC pour son action au Moyen-Orient et pendant la campagne de Tunisie.

Les deux groupes stationnent alors en Libye, le premier à Benina et le second à Benghazi, 15 km plus loin.

DANS LA GUEULE DU LOUP

Pour mettre au point les détails de « Tidal Wave », Smart enrôle Timberlake, qui vient juste d'être nommé à la tête du 201st (*Provisional*) *Combat Wing* rattaché à la 9th *Air Force*. Comme chef des opérations, ce dernier choisit le jeune *Major* John L. « Jerk » Jerstad qui, à son tour, forme son petit état-major dont font partie deux officiers supérieurs de la RAF.

Jerstad et ses stratèges sont contraints de travailler à partir de suppositions et d'hypothèses. Les renseignements dont ils disposent sur l'objectif et les défenses aériennes de l'objectif sont anciens et il n'est pas question d'envoyer un avion de reconnaissance prendre des photos sans mettre la puce à l'oreille des Allemands.

Pour simplifier la tâche des pilotes et des navigateurs, ils décident d'affecter un nom de code à chaque cible. Par exemple, la Romana Americana devient « White I ». Ils sélectionnent ainsi neuf raffineries, les 44th et 98th BG s'en voyant affecter deux chacun et le 93rd BG trois.

Jerstad fait remarquer qu'une approche de l'objectif par le sud, bien que plus courte, contraindrait à passer trop près de Bucarest, ce qui non seulement donnerait prématurément l'alerte aux défenseurs, mais aussi pourrait mettre les bombardiers à portée de la *Flak* protégeant la capitale roumaine. Il suggère, malgré le détour qu'elle suppose, une approche par le nord-ouest, secteur qu'il pense moins protégé, car il imagine mal les défenseurs de Ploesti s'attendre à une attaque venant de la direction de Berlin. Par ailleurs, cette approche s'effectuera au creux d'une vallée et, sur les vingt derniers kilomètres, les bombardiers n'auront qu'à suivre la voie ferrée qui relie le petit village de Floresti à Ploesti.

L'approche par le nord-ouest est validée par le petit comité et Floresti est choisi comme dernier IP (*Initial Point*, point à partir duquel les bombardiers sont en approche finale avant le bombardement proprement dit). En remontant l'itinéraire à l'envers, les stratèges choisissent Targoviste comme point de passage et, enfin, Pitesti comme premier IP.

L'idée est brillante. L'inconvénient, c'est que Jerstad ignore qu'il envoie « Tidal Wave » droit dans la gueule du loup.

Gerstenberg n'est pas né de la dernière pluie. Il a parfaitement anticipé le raisonnement des stratèges américains. Sans être le mieux défendu de la ceinture de Ploesti, le secteur nord-ouest est loin d'être dégarni et Gerstenberg réserve même une fort désagréable surprise aux avia-

◀ La raffinerie de la Romana Americana en 1940.
En haut à droite, une unité de distillation et, un peu plus à gauche, la haute cheminée d'une chaufferie. De par la nature même de leur activité, ces sites sont particulièrement protégés contre les risques d'explosion et d'incendie. On note ici les murs qui cloisonnent les cuves, celles-ci étant séparées les unes des autres par des zones coupe-feu. Rien ne garantit qu'un bombardement réussi à l'intérieur du périmètre ne cause des dégâts irréversibles.
C'est en utilisant ce genre de photo que Geerlings fera construire la maquette des objectifs.

teurs américains : un train de *Flak*, dit *O-Zug*, sur la voie ferrée entre Floresti et Ploesti.

ROMAN D'ESPIONNAGE

Pendant ce temps, Timberlake s'est mis au travail ou plus exactement a mis ses équipages au travail. Les trois groupes commencent un entraînement au vol à basse altitude au-dessus de la campagne anglaise. Si les équipages sont ravis de pouvoir faire du rase-mottes en toute légalité, une activité formellement prohibée en temps ordinaire, les paysans de l'Oxfordshire ou du Somerset le sont beaucoup moins. Les doléances émanant de braves fermiers accusant ces maudits aviateurs de faire tourner le lait de leurs vaches ou cabrer leurs chevaux commencent à s'empiler sur les bureaux de divers états-majors de la RAF qui en viennent à poser des questions gênantes. Timberlake charge son officier de renseignement d'étouffer l'affaire. Il y parvient en faisant courir le bruit que les Américains s'entraînent en vue d'attaquer le *Tirpitz* ancré dans un fjord norvégien. Pour preuve, il exhibe quelques officiers de la marine norvégienne, tirés de la torpeur de leur quotidien ennuyeux, qui, sans avoir jamais su ce que l'on attendait d'eux, profiteront largement des largesses de leurs hôtes.

Deux autres questions assaillent Timberlake : comment les navigateurs feront-ils pour se repérer à 50 mètres d'altitude, quand le sol défile sous vos pieds à la vitesse de l'éclair, et comment les bombardiers feront-ils pour viser leur cible, alors qu'ils n'ont jamais été formés pour une approche oblique ?

Les réponses, Timberlake les trouve lui-même en la personne du *Captain* Gerald K. Geerlings, architecte dans le civil et officier de renseignement désœuvré à la 8th AF pour l'heure.

Mis au courant de la nature de la mission, Geerlings pense que la solution passe par l'établissement de cartes sous l'angle dont les navigateurs verront défiler le paysage et les points de repère. Pour obtenir les informations nécessaires, Geerlings fait le tour des plus grandes bibliothèques de Londres et trouve ce dont il a besoin à l'*Admiralty Library*. Pour ne pas éveiller l'attention, il a besoin d'une couverture.

La suite relève d'un mauvais roman d'espionnage. Geerlings se fait embaucher comme veilleur de nuit par la bibliothèque. Il a ainsi le loisir de fouiller les archives en toute quiétude et sans que personne ne lui pose de questions. Au bout de quatorze nuits d'un labeur acharné, il démissionne en prétextant avoir trouvé une meilleure place ailleurs !

Quelques jours de travail lui suffisent pour concevoir une carte dépliante à six volets se lisant de bas en haut et comportant de nombreux points de repère naturels et artificiels vus à l'oblique. De même, il établit deux jeux de dessins, l'un représentant toutes les raffineries telles que les verront les équipages à 120 mètres d'altitude et à 400 mètres de distance, et l'autre montrant en détail les cibles privilégiées de chacune, comme les tours de cracking et les chaufferies, de manière à faciliter leur repérage par les bombardiers dans les dernières centaines de mètres de leur visée.

En moins de temps qu'il ne le faut pour le dire, Geerlings fait exécuter des maquettes de la ville de Ploesti et des raffineries d'un réalisme impressionnant. Des photographes et des cinéastes prennent des vues à différentes hauteurs et distances pour simuler le panorama qui s'offrira aux équipages une fois sur place.

Le dernier cliché représente chaque cible à une distance simulée de 720 mètres et à une altitude de 120. Les tirages papier seront réunis dans une pochette remise à chaque équipage.

BENGHAZI

Le 93rd BG quitte les brumes de l'Angleterre pour la fournaise de Benghazi, le 26 juin, suivi le lendemain par le 44th BG. Le 389th BG, qui avait été prévu dès le départ pour être affecté au théâtre méditerranéen, les rejoint le 3 juillet.

Début juillet, les cinq groupes de bombardement de « Tidal Wave » sont réunis à Benghazi. Ils sont désormais placés sous l'autorité de la 9th *Air Force*, commandée par le *Major General* Lewis H. Brereton, et de son IX *Bomber Command*, sous les ordres du *Brigadier General* Uzal G. Ent. Le pire pour ce dernier, chaud partisan du bombardement en altitude, c'est qu'il va être obligé de commander une mission en la réussite de laquelle il ne croit pas ! Ce pasteur luthérien au tempérament bien trempé ne fuira pas ses responsabilités.

◀ De gauche à droite, l'*Air Chief Marshal* Sir Arthur Tedder, commandant la *Western Desert Air Force*, Edward J. Timberlake, Lewis H. Brereton, le *Major* Max Fennell et Uzal G. Ent.

▶ Le QG du 98th *Bombardment Group* à Benina.

▶ Le magasin de l'intendance du 98th *Bombardment Group* à Benina. Les installations sont pour le moins précaires et peu confortables.

Les groupes participent à plusieurs missions dans le cadre de « Husky » jusqu'au-dessus de l'Italie. Nous ne nous étendrons pas sur ces sorties qui dépassent le cadre de cette étude.

Après une dernière mission sur Rome effectuée par les cinq groupes, le 19 juillet, le IX *Bomber Command* est officiellement retiré des opérations et le périmètre autour de Benghazi et de ses terrains satellites est bouclé. Le lendemain, les cinq chefs de groupe et leurs états-majors sont convoqués par Uzal Ent qui leur communique les grandes lignes de « Tidal Wave » sous le sceau du secret. Ils sont ensuite conduits à la « tente verte », où Geerlings, arrivé d'Angleterre quelques jours auparavant, a installé ses maquettes. La plupart des commandants de groupe expriment leur scepticisme quant à la faisabilité de l'opération. Ent coupe court à toute discussion en expliquant que la mission s'effectuera à basse altitude ou pas du tout.

Dans les jours qui suivent, la région est en proie à une vive agitation. Les Britanniques installent une maquette grandeur nature de l'objectif sur un plateau au sud du complexe, mais pour éviter qu'elle attire l'attention des avions de reconnaissance allemands, les contours et les routes sont représentés par un sillon tracé à la chaux. Chacun leur tour, les cinq groupes viennent y effectuer des lancers de bombes en bois à basse altitude.

Des entraînements réalisés avec de vraies bombes montrent que la plus grande précision est obtenue depuis une altitude de 200 pieds (environ 60 m), alors que les bombes larguées au-dessus de 75 m ont tendance à s'enfoncer dans le sable.

La pire crainte des pilotes, c'est la collision aérienne, car, en rase-mottes, l'espace pour manœuvrer est extrêmement réduit. En outre, ils redoutent d'être pris dans les remous des hélices de l'avion qui les précède. Un B-24 du 93rd BG manque d'y passer :

« Nous volions en formation très bas quand le zinc à notre gauche a dérapé au-dessus de nous. Notre pilote, Howard Freese, n'a eu d'autre choix que de heurter la planète, littéralement. Nous avons touché le sol avec

le ventre et avons glissé sur les dunes pendant un bon moment, soulevant un gigantesque nuage de poussière et de sable. Freese a pu redresser l'appareil et à reprendre un peu de hauteur. Nous avons atterri avec une quille tordue et plus un pouce de peinture sur le ventre du zinc. »

Timberlake ayant besoin de connaître la consommation des appareils à basse altitude, des équipages sont sélectionnés dans chacun des groupes pour qu'ils relèvent leurs chiffres à différents régimes et altitudes. Le *1st Lieutenant* Henry A. Lasco est désigné par le 44th BG :

« Notre équipage a été sélectionné avec cinq autres pour effectuer un relevé de consommation d'essence. Nous avons volé avec l'équipage et l'armement au grand complet, deux tonnes de bombes non armées. On nous a donné un plan de vol précis fixant l'altitude, la vitesse, la formation et le largage des bombes – environ 3 000 km. Ce n'est que plus tard que nous avons compris qu'il s'agissait du plan de vol pour Ploesti. »

La consommation moyenne relevée par les cinq groupes tourne autour de 890 litres par heure. Il est décidé de démonter tout ce qui n'est pas indispensable et deux réservoirs auxiliaires de 400 US gallons (1 700 litres environ) sont solidement arrimés dans la soute à bombes avant. Cet allégement permet de fixer en divers endroits des B-24 des plaques de blindage prélevées sur des avions allemands abandonnés.

Toute cette agitation déchaîne les imaginations et chacun de spéculer sur leur prochain objectif. Les rumeurs vont bon train, mais quelques-uns, plus perspicaces, ont deviné depuis un moment. Au début de la dernière semaine de juillet, Brereton décide de lever le secret. Ce sont tout d'abord les officiers qui ont le droit de visiter la « tente verte », puis les sous-officiers. Tous les membres des équipages sont ainsi mis au courant au terme du plus grand briefing jamais organisé pendant la guerre, à l'exception de celui de Montgomery, qui, à la veille de la bataille d'El Alamein, avait tenu à exposer son plan à tous ses hommes sans exception.

Le 29 juillet, trois cents moteurs neufs sont livrés à Benghazi. Ce n'est pas du luxe. Le sable, invité permanent de la base, fait des ravages dans les pistons et les carburateurs, ramenant l'espérance de vie des groupes propulseurs de 300 à 60 heures. Le « jour J » ayant été fixé au 1er août pour des raisons météorologiques, les mécaniciens ont tout juste quarante-huit heures pour changer les plus malades.

Le 31 juillet, le *General* Henry H. Arnold interdit de vol quelques hauts gradés impliqués dans la planification de futures opérations pour éviter qu'ils ne tombent entre les mains des Allemands. C'est le cas de Smart et de Brereton. Ce dernier, sans doute énervé par cette mauvaise nouvelle, se venge en clouant au sol Timberlake. Celui-ci est effondré, craignant de passer pour un lâche aux yeux de ses hommes. Uzal Ent, qui devait partir avec « Killer » Kane, décide d'occuper la place vacante du chef de la 9th *Air Force* à bord de TEGGIE ANN aux côtés de Compton et de prendre le commandement de l'expédition. Jerstad partira comme copilote d'Addision Baker du 93rd BG.

La nuit sera courte à Benghazi et beaucoup d'aviateurs auront du mal à trouver le sommeil. ■

▲ La veille du départ, le *Major General* Lewis H. Brereton, accompagné par l'as de la guerre de 1914-18 Eddie Eickenbacker et l'*Air Chief Marshal* Sir Arthur Tedder, fait la tournée des terrains pour s'adresser aux équipages des cinq groupes, ici à ceux du 376th BG. Un pilote commentera : « Il nous a parlé de la manière dont nous allions nous rendre sur l'objectif, mais pas de celle dont nous allions en repartir. Ça m'a foutu les jetons. »

Ultimes préparatifs à Berka II, terrain des LIBERANDOS.

▲ Révision complète de WARMAID, le 42-40658, qui finira la mission à Chypre.
On note que le liseré jaune de la cocarde de flanc a été repeint en bleu foncé.

▼ La veille du départ, les armuriers s'activent pour charger les bombes dans les appareils. Derrière, le 41-11636, WASH'S TUB, vétéran de *Halpro*. Il porte les marques classiques des avions de la 9th *Air Force* à cette époque : *fin flash* tricolore de la RAF sur les deux faces de chaque dérive et cocarde ancien modèle, sans « oreilles » et avec liseré jaune.
WASH'S TUB survivra aux deux missions sur Ploesti, ainsi qu'à un certain nombre d'autres, et sera rapatrié aux USA où il finira comme magasin à pièces détachées.

Veillée d'armes à Berka II, terrain des LIBERANDOS.

▲ Derniers briefings avant la mission du lendemain. Au premier plan, BREWERY WAGON du *1st Lieutenant* John D. Palm, dont l'équipage (moins deux hommes tués) sera fait prisonnier en Roumanie. Derrière, le « 23 », DESERT LILY du *1st Lieutenant* Guy I. Iovine, qui rentrera prématurément après avoir voulu repérer l'épave de WONGO WONGO! et le « 20 » WARMAID, piloté par le *1st Lieutenant* James I. Miller, qui atterrira à Chypre au retour.

▼ De gauche à droite : le « 83 » CHUM-V du *1st Lieutenant* Jerome P. DuFour et le « 88 » DOPEY GOLDBERG du *1st Lieutenant* Donaldson B. Hurd, qui sera abattu et fait prisonnier sur un autre appareil le 16 août au-dessus de Foggia.

CHAPITRE III

LA LOI DE MURPHY

Devant nous s'étendait une plaine de magnifiques terres agricoles, vertes et traversées de semis en rangs soigneux. Quelque chose que nous n'avions pas vu depuis longtemps.
***2nd Lieutenant* Edwin C. Baker, copilote au 93rd *Bombardment Group*.**

En ce dimanche 1er août 1943, les aviateurs sont réveillés à 2 heures du matin, le décollage étant fixé à 4 heures.
Après un petit-déjeuner avalé rapidement, pour ceux qui n'ont pas l'estomac noué, et les ultimes briefings, les camions embarquent les équipages pour les déposer devant leurs avions. La veille, la plupart des aviateurs ont écrit une dernière lettre à leur famille que certains ont confiée aux aumôniers en même temps que leurs économies et quelques biens précieux.
Quand il monte à bord de son appareil, chaque membre d'équipage reçoit une trousse de survie. Elle contient un carte des Balkans en soie imperméabilisée, une boussole miniature, quelques billets de banque américains, roumains et grecs, une pièce d'or anglaise et un petit lexique anglais-roumain. Ensuite, les hommes s'installent à leur poste pour une dernière vérification avant le décollage.

TRAIN RENTRÉ !

Le vent du désert, le khamsin, ne se lève pas avant le début de l'après-midi, mais, brutalement, vers 03h45, le souffle de 712 moteurs soulève une tempête au milieu des dunes estompées par l'obscurité de la nuit. Dans d'épaisses volutes de fumée noire, un à un, les 178 Consolidated B-24D Liberator ont « mis en route ».
L'ordre de départ est le suivant : en tête les Liberandos, derrière eux le Ted's Traveling Circus, les Pyramidiers, les Eight Balls et, fermant la marche, les Sky Scorpions.
À 4 heures précises, une fusée verte monte dans le ciel noir de Benghazi. Les pilotes, les mains crispées sur les manettes des gaz depuis de longues minutes, libèrent d'un coup la pleine puissance des moteurs. Maintenant, il s'agit de faire décoller près de trente tonnes composées de la moitié de métal, neuf à onze hommes d'équipage, 14 000 litres d'essence et deux tonnes de bombes.
Le premier à s'élancer est Wongo Wongo!, piloté par le *1st Lieutenant* Brian W. Flavelle, avec à son bord le *1st Lieutenant* Robert P. Wilson, le chef-navigateur de la mission.
Le gros Liberator vibre sous le hurlement de ses quatre moteurs qui peinent à arracher la machine surchargée de la piste en sable. Le copilote surveille les cadrans et annonce : « 95 » (95 miles per hour, soit 153 km/h). Les vibrations cessent, les roues ont légèrement décollé du sol. « 100... 110... 120... Rotation ! » Le badin indique maintenant 130 mph (210 km/h), l'avion grimpe lentement dans l'aube naissante. « Train rentré ! » Il gagne ensuite l'altitude qui lui a été fixée pour décrire de grands cercles autour de Benghazi, afin de permettre à ceux qui le suivent de le rejoindre. Bien que les avions s'élancent de cinq terrains différents, il faut une bonne heure pour constituer la formation qui met ensuite le cap sur Corfou.

◄ Un dernier coup sur les vitres avant le départ. L'appareil est Doodlebug des Liberandos (41-23724), qui, lors de la mission du 1er août 1943, portait le numéro 22. Il est décoré de l'insigne du 512th *Bombardment Squadron*.
Il existe une photo de cet appareil avec le numéro 28 après son transfert au 449th *Bombardment Group*. On note la mitrailleuse fixe dans le nez, caractéristique des appareils de « Tidal Wave ».

◄ Le camion de ramassage vient de déposer l'équipage de Teggie Ann devant son appareil. Le *S/Sergeant* Leonard J. Picard, mitrailleur de queue du *Colonel* Keith K. Compton, lourdement chargé, s'apprête à monter à bord.
Un autre équipage attend dans le camion de rejoindre son avion.

▶ L'infortuné équipage de KICKAPOO (41-11768) des PYRAMIDIERS, victime d'un tragique accident au départ de Lete. À l'exception du navigateur et d'un mitrailleur de sabord, qui s'en tireront avec des brûlures, l'équipage du *1st Lieutenant* Robert J. Nespor (debout, à l'extrême droite) périra dans l'explosion de l'appareil.

▶ Le *S/Sergeant* Joseph E. Tamuleircz, radio, tend un gilet « antiflak » au *T/Sergeant* William G. Jordon, mitrailleur de sabord. Les deux hommes font partie de l'équipage du B-24D 41-23724 DOODLEBUG des LIBERANDOS. Ce gilet est surtout destiné à protéger les hommes des éclats d'obus.

▶▶ Le *T/Sergeant* Lawrence M. Vaughn charge des pigeons voyageurs à bord de TEGGIE ANN. Ce moyen de communication ancestral était très utile en Afrique du Nord en cas de panne de radio et d'atterrissage forcé dans le désert.

Malheureusement, un accident se produit pendant cette délicate manœuvre. Un moteur de KICKAPOO ayant rendu l'âme, le *1st Lieutenant* Robert J. Nespor a fait demi-tour. Tentant d'atterrir au milieu du nuage de poussière soulevé par les autres machines de son groupe, les PYRAMIDIERS, il n'aperçoit pas un poteau électrique en béton et le heurte avec une aile. L'appareil s'écrase au sol et explose. Il n'y a que deux survivants, gravement brûlés et choqués. Nespor, un vétéran du Désert, avait dépassé la limite des 25 missions, mais s'était porté volontaire pour « une petite dernière ».

Les 177 appareils de « Tidal Wave » survolent la Méditerranée, étagés entre 900 et 600 mètres, en direction de Ploesti, où ils ont rendez-vous avec leur destin.

LA FIN DE WONGO WONGO!

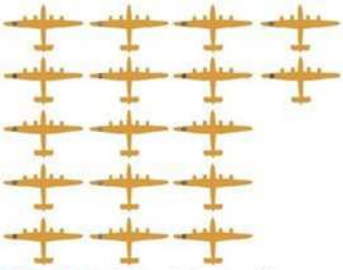
Petit à petit, l'inexorable loi de Murphy se met en marche.

Comme à son habitude, la 9th AF a transmis un message à toutes les forces alliées engagées en Méditerranée pour signaler le départ d'une expédition aérienne de Libye. Ce message, volontairement laconique et imprécis, est destiné à attirer l'attention des aviateurs et des servants de DCA alliés qu'une formation d'avions amis se trouve dans les parages et qu'il n'est pas indispensable de lui tirer dessus.

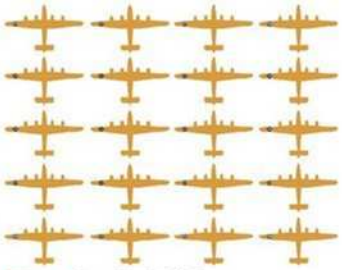
Malheureusement, il attire aussi l'attention des services d'écoute allemands, en particulier ceux nouvellement installés près d'Athènes et qui ont « craqué » les codes alliés depuis quelque temps. En outre, une station météo clandestine, laissée par Rommel après son départ de Libye, a aussi signalé l'envol des Liberator de « Tidal Wave ».

Objectifs et effectifs théoriques

The Flying Eight-Balls
44th *Bombardment Group*
Colonel Leon W. Johnson
Lete : 37 B-24D

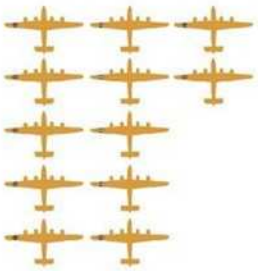


White V Colombia Aquila
Capacité théorique : 535 kt/an

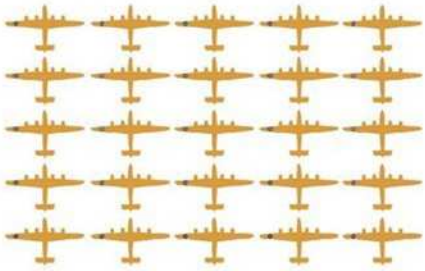


Blue Creditul Minier
Capacité théorique : 535 kt/an

Ted's Traveling Circus
93rd *Bombardment Group*
Lieutenant Colonel Addison E. Baker
Terria : 37 B-24D

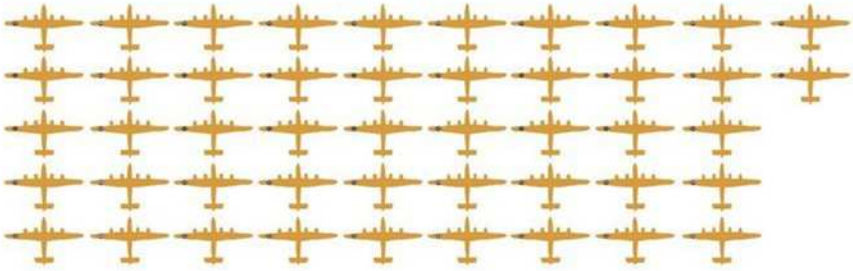


White III Standard & Unirea Speranta
Capacité théorique : 440 kt/an



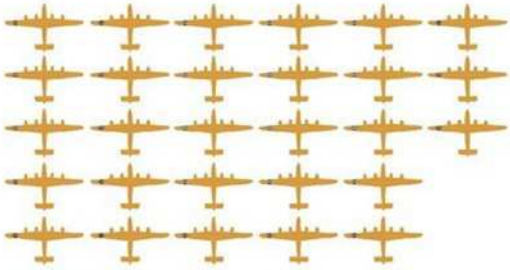
White II Concordia Vega
Capacité théorique : 1 450 kt/an

The Pyramidiers
98th *Bombardment Group*
Colonel John R. Kane
Benina : 47 B-24D



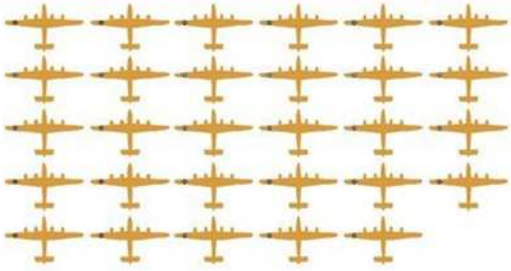
White IV Astra Romana & Unirea Orion
Capacité théorique : 1 750 et 730 kt/an

The Liberandos
376th *Bombardment Group*
Colonel Keith K. Compton
Berka II : 28 B-24D



White I Romana Americana
Capacité théorique : 1 170 kt/an

The Sky Scorpions
389th *Bombardment Group*
Colonel Jack W. Wood
Berka IV : 29 B-24D



Red Steaua Romana
Capacité théorique : 1 500 kt/an

▶ et ◢ Deux vues de WONGO WONGO!, le B-24D 42-40563 du *1st Lieutenant* Brian W. Flavelle du 376th *Bombardment Group*, disparu pour des raisons mystérieuses au large de Corfou. Sur le côté gauche du nez figure en bonne place l'insigne du 512th *Bombardment Squadron*.

Connaissant le rayon d'action du B-24, les Allemands ont vite tracé un demi-cercle ayant pour centre Benghazi. Il couvre six zones de défense allant du Nord de l'Italie à la Grèce, en passant par l'Autriche, la Hongrie et la Roumanie. Chaque zone concernée est donc aussitôt alertée.

L'information arrive ainsi au PC du *Jagdfliegerführer Rumänien* à Otopeni, l'*Oberstleutnant* Bernhard Woldenga. En l'absence de son chef, la permanence est assurée par un ancien de la *Legion Condor*, qui a créé l'insigne de Mickey Mouse qu'Adolf Galland a fait sien, le *Hauptmann* Douglas Pitcairn. Au début, ce dernier croit à un exercice, mais l'altitude des bombardiers et le fait qu'ils volent cap au nord le font changer d'avis. À cette heure aussi matinale, rien ne prouve que les Américains se dirigent vers Ploesti. Rien ne prouve le contraire non plus et, par précaution, Pitcairn fait consigner les pilotes de chasse allemands et roumains à Mizil.

▶ La salle de contrôle d'Otopeni où travaillent de concert officiers allemands et roumains, apparemment photographiée en juin 1942. (ECPA-D)

Pendant ce temps, les Liberator s'approchent de Corfou. Leur formation n'est déjà plus tout à fait aussi homogène qu'au départ, reflet de deux écoles : celle de la 8th *Air Force*, où les pilotes ont appris à voler haut et en pelotons serrés, et celle de la 9th, où ils ont pris l'habitude de voler bas et en formations lâches.

Les avions rencontrent une brume suffisamment épaisse parfois pour rendre invisible la formation précédente ou la suivante naviguant à une distance de sécurité de cinq cents mètres. Vers 08h10, le groupe de tête atteint le point à partir duquel les appareils vont monter jusqu'à 3 000 mètres pour franchir la côte albanaise. Quand Compton et les LIBERANDOS commencent à prendre de l'altitude, ils ne peuvent pas se rendre compte à quel point la formation est dangereusement étirée.

Plusieurs avions ont déjà quitté leur place pour différentes raisons, mais celle qui entraîne la perte de WONGO WONGO! reste encore inexplicable. Il est exactement 08h22 quand se produit l'événement que décrit le *1st Lieutenant* Basil J. Antonio, navigateur du *1st Lieutenant* Guy I. Iovine à bord de DESERT LILY :

« Je volais dans l'avion #23, n° 2 dans le troisième élément, sur la droite du Lt. B. Flavelle. À environ 80-100 km au sud de Corfou, l'avion du Lt. Flavelle a commencé à monter sous un angle faible, puis a brutalement basculé sur la gauche, comme s'il voulait quitter la formation pour rentrer à la base, manquant de percuter l'avion du Lt. Palm dans la manœuvre. Alors que l'avion avait fait un 180, le nez a plongé tout en maintenant son inclinaison. Après un virage à 360, à environ 350 m en dessous du reste de la formation, le nez a redressé et l'avion a repris son assiette normale. Puis, un instant plus tard, il a à nouveau basculé le nez en avant et s'est légèrement incliné sur la droite. L'avion a percuté l'eau perpendiculairement à la formation.

ROUMANIE
Brasov
Floresti
Mizil
Targoviste
Pitesti
PLOESTI
Pipera
BUCAREST
BELGRADE
Constantsa
Sarajevo
YOUGOSLAVIE
Pirot
Brzhuriste
BULGARIE
SOFIA
Vrazhdebna
Karlovo
Mer Noire
TIRANA
ISTAMBOUL
Tessalonique
ALBANIE
Brindisi
ITALIE
Corfou
GRÈCE
Mer Égée
TURQUIE
Chute du Wango Wango
Céphalonie
Patra
ATHÈNES
Izmir
Antalya
Crète
HÉRAKLION
Mer Méditerranée
BENGHAZI
Tobrouk
TRAJET ALLER (théorique)
0
100
200 km
Alexandrie
el-Alamein
LIBYE

▶ Des Avia B. 534 du 2/6 *Orliiak* à Vrazhdebna en 1942. Ces reliques de l'entre-deux-guerres achetées aux Tchèques s'avèrent trop lentes pour rattraper les B-24 et trop faiblement armées pour leur infliger des dommages significatifs. (Collection Josef Fregosi)

Avons tourné autour du lieu sans rien voir. L'avion a coulé presque instantanément ne laissant que quelques débris enflammés à la surface. Les débris ont brûlé pendant environ cinq minutes. Aucun survivant. »

Iovine, distancé par son groupe, est contraint de faire demi-tour.

Ainsi disparaît l'avion-guide de « Tidal Wave ». Comble de malchance, le chef-navigateur adjoint de l'expédition se trouve à bord de l'avion de Guy Iovine. Cet incident prive donc « Tidal Wave » de ses deux navigateurs les plus compétents. Compton, derrière le peloton de tête, a bien vu un B-24 percuter l'eau, mais, en raison du silence radio, il ignore qu'il s'agit de celui de Flavelle. Pour cette même raison, il ne sait pas non plus que le *1st Lieutenant* John D. Palm assure désormais le commandement de l'expédition. À son bord se trouve le *2nd Lieutenant* William M. Wright, qui est aussi un excellent navigateur. La disparition de Flavelle a-t-elle une conséquence sur le sort de « Tidal Wave » ? Nous en reparlerons ultérieurement.

PREMIÈRE ERREUR

Au nord-ouest de Corfou, les bombardiers infléchissent leur route vers le nord-est, en direction de la côte albanaise. Les deux groupes de tête (LIBERANDOS et TRAVELING CIRCUS) la surplombent aux alentours de 9 heures, le troisième (PYRAMIDIERS) cinq minutes plus tard. Le risque d'interception de la part de chasseurs allemands augmentant sensiblement, les mitrailleurs se tiennent en alerte.

Devant eux s'étendent plusieurs chaînes de montagne dont les sommets culminent au-delà de 2 400 mètres. Les bombardiers commencent leur ascension jusqu'à 3 400 mètres afin de survoler les montagnes avec une marge de sécurité. Ils sont aussi attendus par une barrière de cumulonimbus qui plafonne à 5 000 mètres. Ils n'ont ni le temps ni le carburant suffisants pour la contourner. Il n'y a qu'une alternative : passer à travers ou au-dessus.

C'est là que les expériences divergentes de K. K. Compton et de « Killer » Kane vont créer le premier gros problème à « Tidal Wave ». Le premier décide de passer au-dessus des nuages et le second à travers, en grande partie parce que ses équipages ne disposent pas de masques à oxygène. Ceux des LIBERANDOS et du TRAVELING CIRCUS enfilent les leurs, tandis que les pilotes grimpent jusqu'à 4 800 mètres derrière TEGGIE ANN.

Le peloton de tête se trouve maintenant isolé du reste de la formation et les vents arrière qu'il trouve en altitude ne vont pas arranger les choses. Le maintien du silence radio empêche toute vision d'ensemble de l'expédition. Quand il redescend après avoir escaladé les nuages, Compton navigue à environ 100 km devant et 1 500 mètres plus haut que Kane !

Ce qu'ignore K. K. Compton, c'est qu'il a été repéré par la station de radar installée sur une montagne près de Sofia. Certes, les défenses ennemies sont sur le qui-vive depuis bien longtemps, mais il vient de leur fournir son cap, ce qui exclut d'emblée un grand nombre de possibilités.

Pour le *Jadgflieger Rümanien*, il n'en reste plus beaucoup. Mais quelle est la destination exacte des Américains, Sofia, Bucarest ou Ploesti ? Le récemment promu *Generalleutnant* Gerstenberg, alerté par Pitcairn, penche logiquement pour la troisième. Passant le week-end dans un luxueux châlet à Timisul de Jos, il saute dans sa voiture pour se rendre à son nouveau PC à Ploesti afin d'y commander la manœuvre.

Les Allemands ont averti les Bulgares de la pénétration prochaine des Liberator dans leur espace aérien. Le lieutenant-colonel Vasil Wolkow, commandant le 6 *Pulk* (régiment), donne aussitôt l'ordre de décollage aux deux groupes d'Avia B.534, les 1/6 et 2/6 *Orliak* basés à Bozhuriste et Vrazhdebna, ainsi qu'au 3/6 *Orliak* équipé en Bf 109 G-2 à Karlovo. Malheureusement pour Wolkow, ce dernier, le seul à représenter un quelconque danger pour la formation américaine, restera au sol, les pilotes observant le repos dominical du guerrier dans les cafés et les bordels de la ville ! Pour les biplans d'un autre âge que sont les Avia B. 534, la partie s'avère trop compliquée. Ils tentent de rattraper les EIGHT-BALLS, mais ceux-ci volent trop vite pour eux et surtout trop haut, les Bulgares n'étant pas équipés de masques à oxygène. Voyant que les Américains évitent leur capitale, ceux-ci, qui n'en demandent finalement pas plus, rentrent au bercail, se promettant d'attendre ces insolents si d'aventure ils commettent l'impudence de repasser par la Bulgarie.

Coup dur pour les Allemands, brutalement les avions américains disparaissent des écrans radar. Descendus à basse altitude pour survoler la plaine de la Valachie, qui constitue un couloir naturel vers Bucarest, ils ont mis la chaîne de la Stara Planina Occidentale entre eux et le radar perché à 2 200 m sur le mont Cherni Vrah, près de Sofia. Maintenant, ils volent trop bas pour être détectés par le radar d'Otopeni. Pitcairn déclarera : « Ce black-out a été terrible pour nous. Les bombardiers étaient encore hors de portée de nos radars sur la plaine autour de Ploesti ».

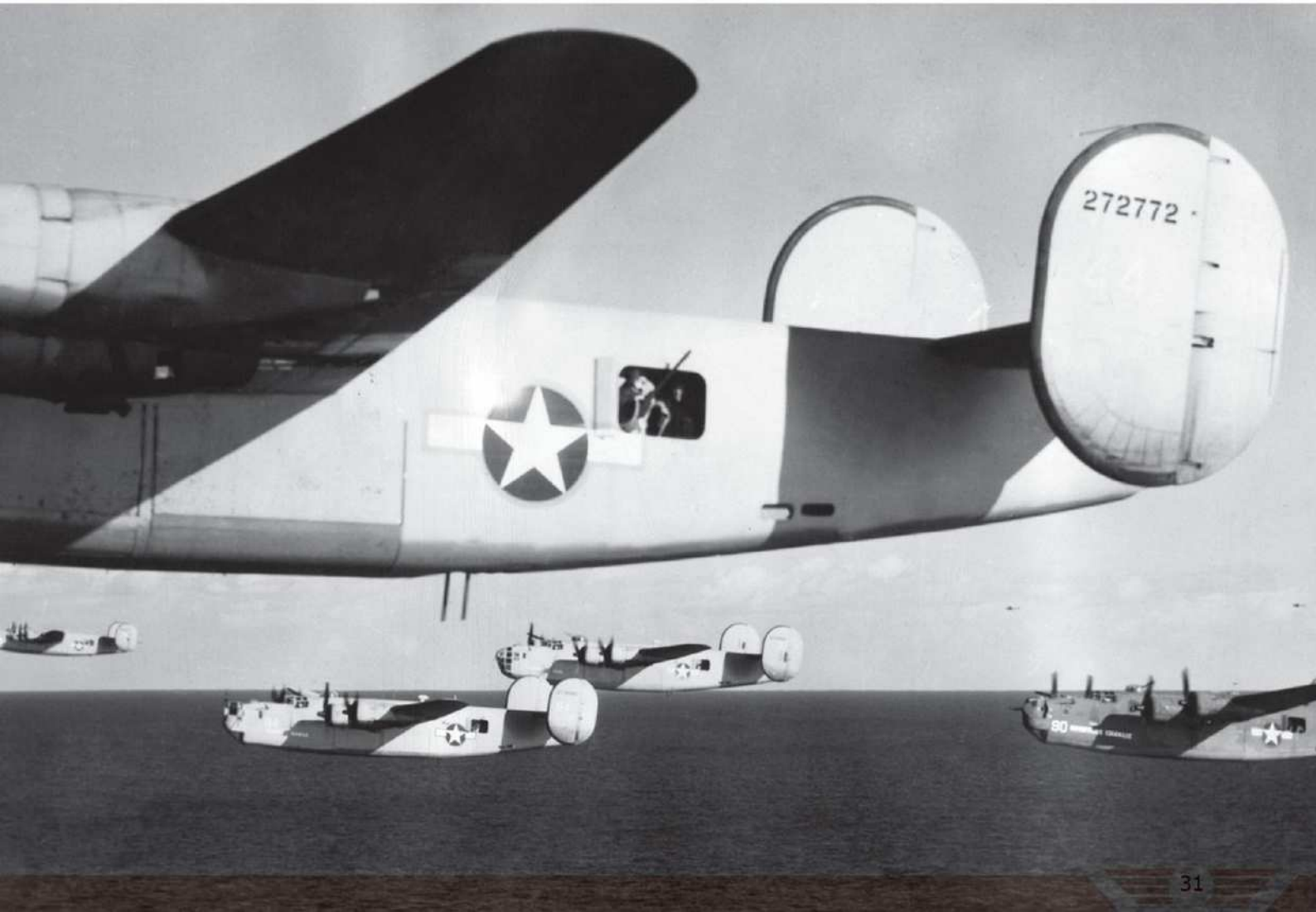
Si Gerstenberg est maintenant persuadé que les Américains se dirigent sur Ploesti, Pitcairn n'en est pas encore totalement convaincu.

▶▶ Prise en 1944 au-dessus de l'Adriatique, cette photo de B-24 du 376th *Bombardment Group* n'en est pas moins intéressante par deux aspects. D'abord, elle illustre parfaitement un vol en formation à basse altitude au-dessus de la mer, ensuite elle montre deux B-24D encore camouflés en couleur sable (le 42-72772 au premier plan et SLEEPOUT SAM, *serial* illisible, second en partant de la droite en dessous) au milieu de B-24J. Le 376th BG a nommé un grand nombre de ses appareils d'après les personnages des romans policiers truculents de Damon Runyon, comme HARRY THE HORSE (ici, devant SLEEPOUT SAM), GOOD TIME CHARLIE (fermant la marche), ou bien encore JOEY UPTOWN, ANGIE THE OX ou DOPEY GOLDBERG, qui prirent part au raid sur Ploesti.

À tout hasard et surtout pour ne pas avoir les « Romanichels » dans les pattes, il informe l'officier de liaison roumain que des bombardiers américains s'approchent de Bucarest. Les IAR 80 prennent aussitôt l'air pour se poster en patrouille au sud-ouest de leur capitale.
Les pilotes du I./JG 4, mis aussitôt en état d'alerte, décollent à 13h30 (heure locale).

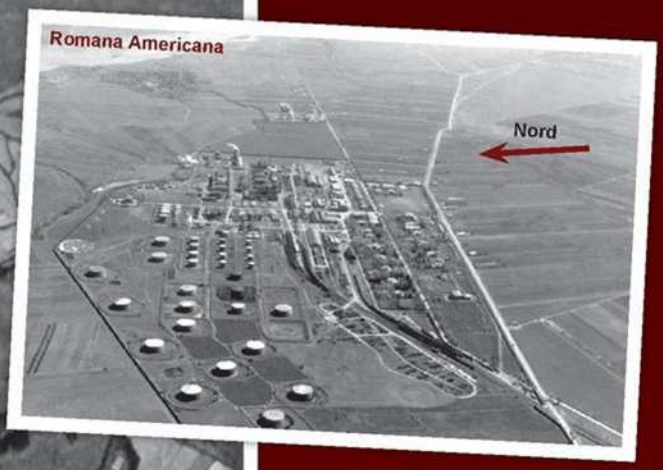
L'ERREUR DE TARGOVISTE

K.K. Compton, le pas toujours emboîté par Addison Baker, franchit le Danube, dont les aviateurs trouvent que la réputation de la couleur est quelque peu surfaite, laisse Craiova sur sa gauche et se dirige vers l'IP initial, Pitesti, en attendant d'arriver au point de changement de cap, Floresti.
Chacun de leur côté, K. K. Compton et « Killer » Kane se rendent enfin compte que leur superbe formation de départ s'est totalement disloquée. Ce dernier, après avoir franchi les derniers contreforts de la Stara Planina Occidentale, pense avoir doublé l'un des groupes de tête. Il entraîne les PYRAMIDIERS dans une série de cercles afin de laisser passer ce qu'il croit être le TRAVELING CIRCUS. À sa grande stupéfaction, il s'aperçoit qu'il s'agit des EIGHT-BALLS, suivis par un autre groupe qu'il ne peut identifier. Kane reprend sa marche en avant en mettant pleins gaz.
Le paysage qui défile sous eux à plus de 300 km/h émerveille les aviateurs américains, tels des touristes dans un autocar de voyage organisé. Le *2nd Lieutenant* Edwin C. Baker, copilote de LITTLE LADY du Cirque ambulant, décrira le spectacle qui s'offre à lui : « Devant nous s'étendait une plaine de magnifiques terres agricoles, vertes et traversées de semis en rangs soigneux. Quelque chose que nous n'avions pas vu depuis longtemps. Nous avons aperçu nos premiers paysans. Des femmes habillées de couleurs chatoyantes nous adressaient un sourire en agitant leurs mouchoirs ».
S'il en est deux qui n'ont pas la tête à des pensées bucoliques, ce sont bien Uzal Ent et K. K. Compton. Ce dernier a laissé les commandes à son copilote, le *1st Lieutenant* Ralph P. Thompson, et se tient debout aux côtés du général pour essayer de se repérer parmi ces vallées, toutes orientées de la même manière, toutes parcourues de rivières, de voies ferrées et de routes et qui se ressemblent de façon désespérante. Laquelle est la bonne ? Telle est l'angoissante question que se posent les deux hommes.
Au-dessus Targoviste, qu'il prend pour Floresti, pensant que l'avion leader (qu'il croit toujours être celui de Flavelle, mais qui est celui de Palm) a raté l'IP, Compton donne l'ordre de virer pour prendre le cap 127, le long de la vallée qui conduira « Tidal Wave » sur Ploesti. Ou, plutôt, qui aurait dû conduire...
Derrière, tout le monde s'aperçoit de la méprise. TEGGIE ANN a viré 30 km trop tôt ! Le *Major* Norman C. Appold, qui pilote G.I. GINNIE, rompt le silence radio : « Pas ici ! Nous tournons trop tôt. Erreur, erreur ! »
Mais il est trop tard. À la fois pour ne pas disloquer la formation et éviter les collisions en vol, la mort dans l'âme, tous les pilotes du 376th BG suivent leur chef, imités par ceux du 93rd BG pour les mêmes raisons.
Pour ajouter un peu plus à la confusion, en apercevant, quelques kilomètres après le virage, les fumées des raffineries de Ploesti sur sa gauche, Addidon Baker fait faire un brutal 90° au TRAVELING CIRCUS ! La manœuvre se déroule sans histoire, la plupart des pilotes ayant anticipé le virage. C'est que l'on ne pilote pas un B-24 lourdement chargé comme un avion de tourisme. Le B-24 a un rayon de virage de l'ordre de cinq kilomètres, ce qui signifie que le Cirque a dû s'étaler sur une bonne quinzaine de kilomètres pour tourner.
Les grandes manœuvres dans le désert libyen, les maquettes de Smart, les conférences, les films, les pochettes de photos, tout cela ne servira à rien. La grande attaque frontale exécutée simultanément par quatre groupes se trouve réduite au seul bombardement du TRAVELING CIRCUS. Et encore, ce bombardement va-t-il s'effectuer selon une approche imprévue, avec tout ce que cela comporte de risques d'erreur d'identification.
Tandis que les LIBERANDOS poursuivent sur Bucarest, où ils sont attendus de pied ferme, le TRAVELING CIRCUS approche de Ploesti par le sud-ouest – droit sur le secteur de la défense le plus dense en canons de *Flak* ! ■



① Xenia
② Concordia Vega - White II
③ Dacia Romana
④ Romana Americana - White I

Dacia Romana



3

4

5

Astra Romana

⑤ Standard et Unirea Speranta - White III
⑥ Astra Romana et Unirea Orion - IV
⑦ Columbia Aquila - White V
⑧ Prison

CHAPITRE IV

BARNUM À PLOESTI

À ce moment-là, je me fichais bien mal de savoir de quelle raffinerie il s'agissait ! C'était une raffinerie et, nom de Dieu ! j'allais me la faire, envers et contre tout.
***1st Lieutenant* John D. Palm, pilote au 376th *Bombardment Group*.**

SUR LES 178 APPAREILS QUI ONT décollé de Benghazi, deux ont été accidentés et treize autres ont fait demi-tour pour différentes raisons. Il reste donc 163 B-24 [1] qui, vers 13h45 (heure locale, GMT -3), s'apprêtent à engager la bataille de Ploesti en ordre dispersé.

À ce moment, K. K. Compton se dirige sur Bucarest avec les LIBERANDOS, Addison Baker et son Cirque coupent à travers la campagne pour se présenter par le sud-ouest – l'approche la mieux défendue; à une centaine de kilomètres derrière, les PYRAMIDIERS de « Killer » Kane ont pris la tête du reste de l'armada, précédant de peu les Boules noires de Leon Johnson et les Scorpions volants de Jack Wood.

LA GUERRE DE JOHN PALM

Comme si la situation n'était pas assez confuse comme cela, le *1st Lieutenant* John D. Palm, à bord de BREWERY WAGON, qui se retrouve le seul de sa section après la disparition de WONGO WONGO! et le retour prématuré de Guy Iovine (DESERT LILY), décide de mener sa propre guerre. Comprenant que les LIBERANDOS ont tourné trop tôt, il continue sa route, demande la confirmation du cap à son navigateur et s'enfonce en rase-mottes dans un grain. Débouchant à nouveau dans la lumière, il est vraisemblablement le premier B-24 à essuyer un tir de *Flak*. Palm aperçoit Ploesti et les tours des raffineries à l'horizon. Sans se poser de questions, il choisit la plus proche : « À ce moment-là, je me fichais bien mal de savoir de quelle raffinerie il s'agissait ! C'était une raffinerie et, nom de Dieu ! j'allais me la faire envers et contre tout ».

Deux éléments vont jouer en la défaveur de Palm. D'une part, il pilote l'avion porte-guigne du groupe, dont le commandant de bord attitré, fils d'un brasseur du Nebraska, commande ce jour-là un autre appareil, et, d'autre part, étant seul au milieu du ciel de Ploesti, il attire toutes les bouches à canon comme la confiture attire les mouches.

Se dirigeant droit sur la Colombia Aquila, Palm remonte légèrement à 30 mètres pour larguer ses bombes, s'exposant un peu plus à la DCA. Un obus de 88 [2] explose dans le nez de l'appareil, tuant le bombardier et le navigateur. Des rafales de 20 mm mettent le moteur n° 1 hors d'usage. Plusieurs hommes sont blessés à l'arrière par l'explosion d'un nouvel obus. Palm lui-même est blessé : « Comme je n'obtenais pas beaucoup de pression sur la pédale de droite, je me suis penché et j'ai allongé le bras : ma jambe droite, sous le genou, ne tenait plus au reste du membre que par un lambeau de chair ». Le copilote, le *2nd Lieutenant* William F. Love, prend les commandes.

Le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann, qui est parti à la chasse aux isolés après une première attaque contre le 93rd BG, repère BREWERY WAGON : « J'ai foncé. J'ai ratissé la queue et j'ai promené mon tir en travers du Liberator. Il s'est abattu immédiatement ». Trois des moteurs ont rendu l'âme et deux sont en feu. L'avion fonce droit sur la raffinerie. Love largue les bombes, passe par-dessus les tours de cracking, redresse comme il le peut et écrase l'appareil dans un champ de blé à Tatarani.

« Avec la montée d'adrénaline, dira Palm, j'ai pu ouvrir la fenêtre latérale d'un coup sec. Ma jambe était encore attachée par un morceau de chair. Je l'ai prise dans mes bras et j'ai plongé la tête la première hors de l'avion. Je pense que j'ai été le premier à en sortir. »

Les huit membres survivants de l'équipage sont faits prisonniers par les Roumains.

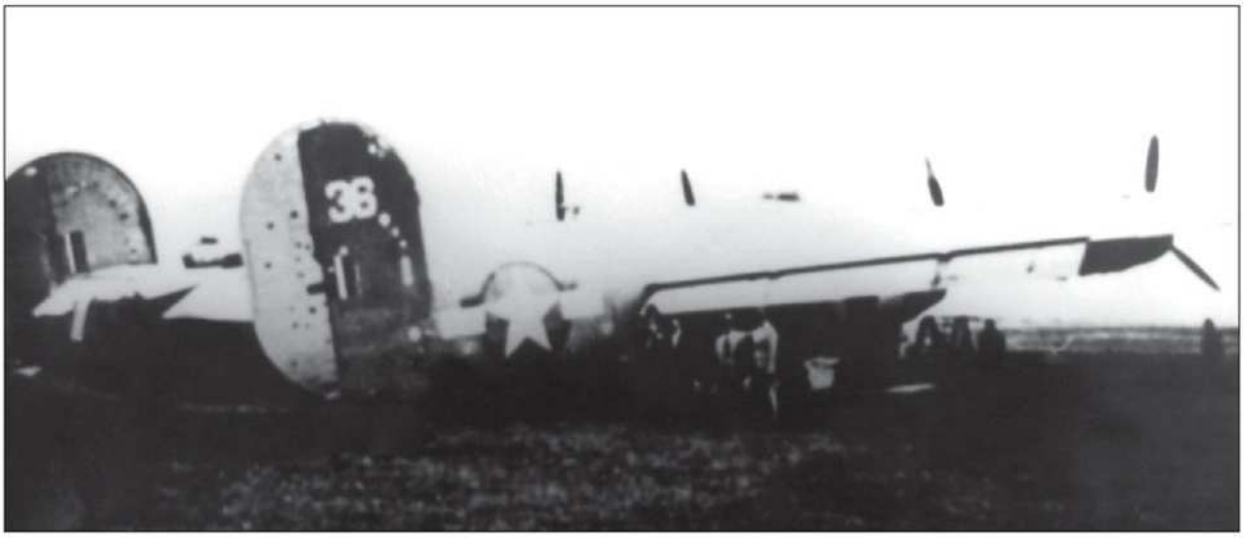
L'ENFER SE DÉCHAÎNE

Pendant ce temps, le Cirque ambulant parcourt les 20 km qui le séparent de Ploesti en volant le plus bas et le plus vite possible. Le groupe est divisé en quatre pelotons : en tête et côte à côte, la formation de Baker (à gauche) et celle du *Lieutenant Colonel* George S. Brown (sur sa droite), chargées de « White II » et, derrière eux, la formation du *Major* Ramsey D. Potts Jr. (à gauche) et celle du *Captain* John R. Roche (à droite), chargées de « White III ».

[1] Un quatorzième fera demi-tour après une panne mécanique à hauteur de Targoviste. Il s'agit de BABY des PYRAMIDERS.

[2] Les Américains ont régulièrement confondu le canon de 88 et celui de 37 qui tiraient tous les deux des obus explosifs. Or, à Ploesti, le 88 s'est révélé peu pratique pour combattre des avions évoluant à basse altitude, car manquant de maniabilité. Beaucoup de batteries lourdes n'ont pas ouvert le feu, surtout en tir tendu, de crainte de toucher un organe vital d'une raffinerie. Par ailleurs, la puissance explosive de l'obus de 88 était telle qu'un seul pouvait suffire à abattre un B-24. Il est donc vraisemblable que la plupart des obus de 88, dont parlent les Américains, sont en fait des obus de 37.

◀ Trois B-24 survolent les abords de la ville de Ploesti. Au loin montent les fumées des incendies mêlées à celles des fumigènes.



▶ Nombre de pièces de BREWERY WAGON (dont la dérive qui porte entre le numéro 36) serviront à retaper BOILERMAKER II des PYRAMIDIERS de manière à lui permettre de revoler sous les couleurs roumaines. (Ghiorgiu Hulubescu)

Le problème, c'est que « White II » et « White III » se trouvent à l'opposé de la ville et que Baker ne sait pas à quelles raffineries appartiennent les tours, les cheminées, les citernes et les ballons de barrage qui s'étalent maintenant devant ses yeux.

À six mètres du sol, à peine, HELL'S WENCH, l'avion d'Addison Baker, entraîne son peloton vers la plus proche raffinerie, la Columbia Aquila, au sud-ouest de Ploesti. Ce que ne peut pas savoir Baker, c'est que la route qu'il a chosie l'entraîne directement à la verticale de l'aérodrome de Turgosorul, un terrain encore inconnu des services de renseignement allié, mais particulièrement bien défendu.

HELL'S WENCH, la servante de l'enfer : rarement un avion n'a été aussi judicieusement baptisé ! L'enfer se déchaîne sur l'avion leader du Cirque ambulant. HELL'S WENCH reçoit un obus de 88 dans le nez, qui sectionne des conduits hydrauliques dont le liquide s'enflamme. Baker et Jerstad se cramponnent aux commandes, l'avion reste en ligne de vol. Il est à nouveau touché entre le fuselage et le moteur n° 3. Le réservoir crevé laisse échapper l'essence qui prend feu immédiatement. Un nouvel obus explose sous le poste de pilotage, secouant rudement l'appareil que, apparemment, les deux pilotes parviennent encore à contrôler. L'objectif est à dix kilomètres – deux minutes de vol, autant dire une éternité. L'incendie se communique au moteur n° 4 et les flammes dépassent la queue de l'avion. Mais HELL'S WENCH vole toujours. Profitant sans doute d'un léger regain de hauteur, un membre de l'équipage saute par la trappe du train avant; son parachute s'ouvre, mais l'homme touche le sol trop vite.

Un nouvel obus atteint le B-24 de plein fouet. Cette fois, c'en est trop. HELL'S WENCH remonte droit dans le ciel, mais bascule aussitôt vers le sol et, comme les bombes sont encore à bord, s'écrase dans une boule de feu sur un aiguillage de la voie ferrée qui ceinture la Colombia Aquila. Trois hommes ont réussi à sauter, mais il n'y aura aucun survivant parmi l'équipage de HELL'S WENCH.

EUROCLYDON, piloté par le *1st Lieutenant* Enoch M. Porter Jr., vole à la gauche de son patron. Il est touché de plein fouet par un obus qui explose dans la soute à bombes avant où sont logés les réservoirs auxiliaires. En un instant, le feu se propage dans tout le fuselage. Un autre obus explose dans le nez, tuant le navigateur et l'observateur sur le coup. Comprenant qu'ils sont arrivés à la fin du voyage, les deux pilotes tirent de toutes leurs forces sur le manche pour gagner de l'altitude et permettre à l'équipage de sauter. À 75 mètres de hauteur, le fuselage se rompt à la hauteur du bord de fuite des ailes et les deux parties enflammées de l'appareil s'écrasent au sol. Sur les quatre hommes qui ont réussi à évacuer l'avion, trois sont vivants et faits prisonniers par les Roumains.

UN CANON DANS UNE MEULE DE FOIN

Le paysage qui défile n'est pas sans rappeler la vallée de son Utah natal au *Captain* Walter T. Stewart, pilote de UTAH MAN :

« Après les montagnes et le Danube et ses eaux boueuses, nous avons débouché au-dessus d'une plaine parée des couleurs de l'été : champs de maïs et de luzerne verts, champs de blé d'or. Les moissons avaient commencé et les meules de foin étaient empilées en bordure des chemins.

« Quand, tout à coup, certaines s'ouvrirent brutalement et découvrirent... des canons de *Flak*. Les Boches avaient planqué leur DCA dans des meules de foin ! Nous avons encaissé un coup dans la queue et nos mitrailleurs ont riposté. »

Seul survivant de sa section après la chute d'Addison Baker et d'Enoch Porter, Stewart largue ses bombes sur une raffinerie – la Colombia Aquila (« White V »), assignée aux EIGHTBALLS – évite de justesse une tour de *Flak* et survole la ville de Ploesti en laissant échapper son essence par un trou gros comme un ballon de basket dans l'aile droite.

Pensant qu'il n'a aucune chance de rentrer avec un moteur endommagé et son essence qui fuit, Stewart envisage de se poser sur le ventre, mais il en est dissuadé par un membre de l'équipage qui lui signale que deux bombes sont restées accrochées dans la soute. Après plusieurs tentatives, deux hommes parviennent à les libérer à l'aide de tournevis.

« Larry [*2nd Lieutenant* Loren J. Koon, copilote] m'a dit : *"Posons-nous !"* Je lui ai répondu : *"Foutons le camp d'ici ! On ne se pose pas après avoir balancé une tonne de bombes dans le jardin des gens. Tu surveilles le n° 3 et si les aiguilles bougent, alors on cherchera un endroit où se poser"*. »

UTAH MAN poursuit sa route au-dessus de la Roumanie en direction du sud-ouest à vitesse réduite, l'avion vibrant de tout son être au-dessus de 200 km/h.

Derrière le premier peloton décimé arrive un trio composé de BOMERANG (*1st Lieutenant* Roy G. Martin), BALL OF FIRE JUNIOR (*Major* Joseph S. Tate Jr.) et DOG PATCH RAIDER (*1st Lieutenant* Joseph Avendano Jr.). Les deux derniers s'en sortent avec des dommages légers, seuls deux membres de l'équipage d'Avendano étant blessés. Comme par miracle, BOMERANG passe à travers le déluge de fer et de feu et s'enfuit en profitant de la protection que lui offre le lit d'un cours d'eau. L'avion de Martin sort de cet enfer intact !

Les trois ont bombardé « White V », tout comme le trio suivant : THUNDERMUG (*Pilot Officer* Russell D. Longnecker), EXTERMINATOR (*Captain* Hugh R. Roper) et LET ER RIP (*1st Lieutenant* Victor E. Olliffe). Les appareils se présentent de front en formation serrée. Roper, au centre, est atteint à plusieurs

reprises et doit mettre une hélice en drapeau. Tout à coup, une citerne explose juste devant LET ER RIP. Olliffe balance tout à gauche sans crier gare et passe sous les deux autres B-24 en manquant de peu de les emboutir. C'est le sort tragique qui attend les avions de Roper et d'Olliffe une heure plus tard.

Le trio survole la ville et met le cap vers le nord. Russell Longnecker :

« On faisait du 240 [miles, soit environ 390 km/h] et les autres avions nous dépassaient comme si on était aux *National Air Races* de Cleveland. Il semblait qu'on avait une chance de s'en tirer, mais pas à ce régime. J'ai réduit les gaz pour économiser l'essence et ménager les moteurs. »

La dernière section de la formation de Baker passe, quoique de justesse pour l'un d'eux : LUCKY (*1st Lieutenant* Harold W. Kendall). À cause de l'explosion d'une cuve devant lui, Kendall doit manœuvrer et comme, en plus, il doit éviter une cheminée, il ne peut pas larguer ses bombes. Il survole la ville, puis, par le plus grand des hasards, la Concordia Vega (« White II »), qui était son objectif de départ. Au moment où il bombarde, une rafale de 20 mm lacère l'avion du nez jusqu'à la soute à bombes, faisant exploser une bouteille d'oxygène, causant un court-circuit dans le tableau de bord et perçant un réservoir d'essence. Cabossé, mais toujours vaillant, LUCKY prend le chemin du retour. Il ne reste plus à espérer pour l'équipage que la fuite de carburant pourra être colmatée et que le bombardier justifiera son nom de baptême.

Le *1st Lieutenant* Kenton D. McFarland, pilote de LIBERTY LAD, se demande si la chance n'est pas en train de l'abandonner. Plusieurs obus de 20 mm ont mis la radio et une partie des instruments de bord hors d'usage, le moteur n° 3 a été endommagé et des cables des commandes ont été sectionnés. Le radio est sérieusement blessé.

TRAGÉDIE EN CENTRE-VILLE

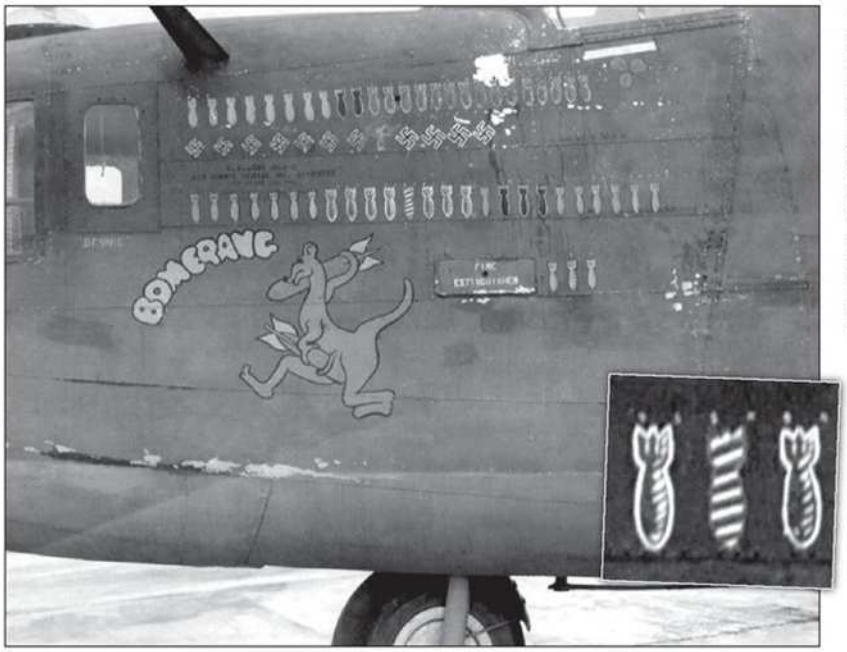
Pendant ce temps, la formation emmenée par George Brown, et qui vole parallèlement sur la droite d'Addison Baker, a la chance d'être dissimulée aux servants de la *Flak* par des rangées de tilleuls pendant une partie de son approche. Mais pendant une partie seulement...

JOSÉ CARIOCA (*1st Lieutenant* Nicholas Stampolis) prend un obus dans l'un des réservoirs de la soute à sept ou huit kilomètres de « White V ». Puis un autre. L'appareil est aussitôt engouffré par les flammes. Stampolis compte déjà six missions à son actif, mais pour une partie de la bande de jeunots qui compose son équipage (son copilote, le *2nd Lieutenant* Ivan Canfield, a tout juste 19 ans), c'est la première. Elle sera aussi leur dernière. Stampolis et Canfield se cramponnent au manche et maintiennent l'avion en ligne de vol jusqu'à l'objectif. Ils larguent les bombes, évitent une cheminée et dégagent en direction de la ville. L'avion perd de l'altitude. Il vole maintenant au ras des maisons. Il percute un bâtiment et en ressort de l'autre côté, sans ses ailes. L'une d'elle tombe en virevoltant, arrosant la rue de flammèches et de débris divers. Un mur de briques stoppe alors brutalement la course folle du bombardier ou de ce qu'il en reste.

Ce mur, c'est celui de la prison pour femmes, Strade Redulului. À l'intérieur, un condensé de la société roumaine sous la botte fasciste, des prisonnières politiques, des prostituées, quelques tziganes, des condamnées de droit commun... L'essence enflammée du bombardier se répand dans le bâtiment. C'est aussitôt la panique. Le gardien-chef, celui qui a les clefs, a été tué dans le crash. Impossible d'ouvrir les cellules. La chaleur et l'épaisse fumée noire et âcre empêchent les secours de s'approcher du sinistre. Les pompiers, au prix de gros efforts, parviennent néanmoins à desceller quelques barreaux extérieurs et à sauver une quarantaine de femmes. Les soixante autres n'auront pas cette chance. L'incendie ne sera circonscrit que le lendemain matin. Les habitants du quartier ne sont pas près d'oublier les hurlements des malheureuses restées prises au piège des flammes.

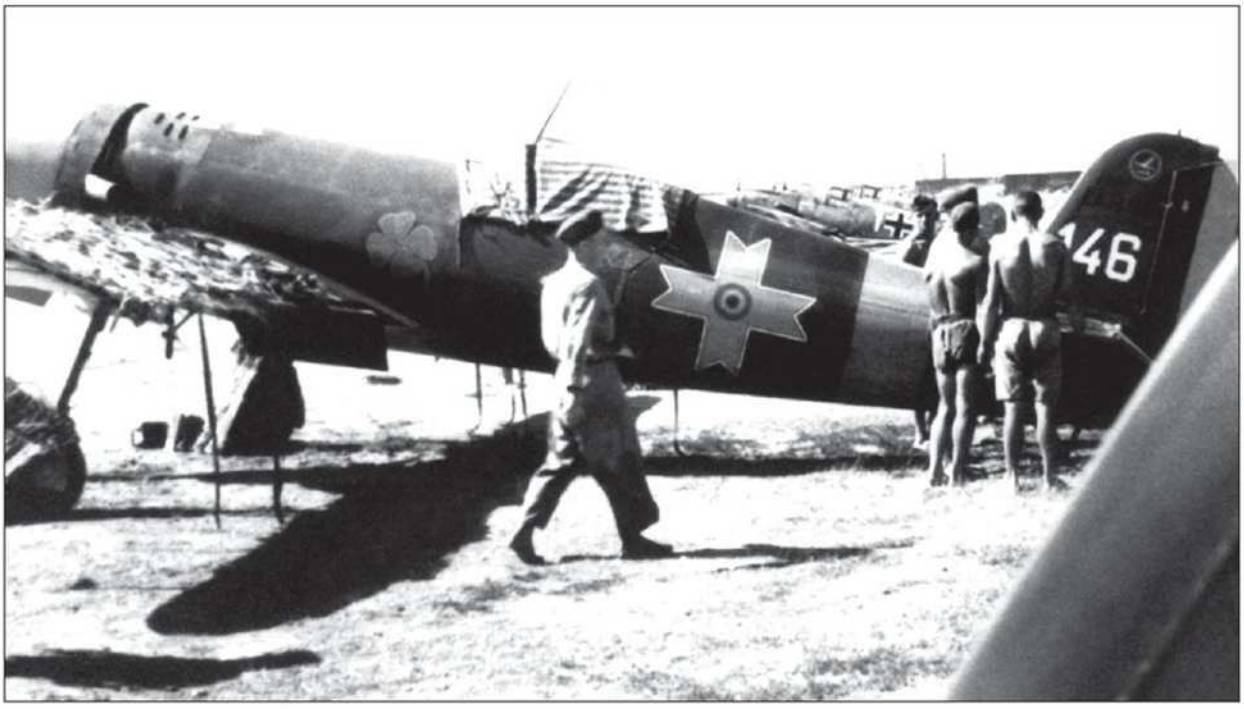
Toutefois, les Roumains proposent une autre explication à la chute finale de JOSÉ CARIOCA. En effet, le lieutenant Carol Anatacescu du *Grupul* 6 *vânâtoare* avance une version différente :

« Le 1er août 1943, j'étais en service sur la base de Pipera en remplacement de mon camarade Teodor Nicolaescu qui assistait au mariage de sa sœur.



◀ BOMERANG, le 41-23722 du *1st Lieutenant* Roy G. Martin, 93rd *Bombardment Group*. Véritable miraculé de l'enfer de Ploesti, cet appareil sera le premier B-24 de la 8th *Air Force* à atteindre les 50 missions. Le palmarès des victoires est sans doute quelque peu fantaisiste...
En médaillon : la bombe zébrée représente la mission du 1er août 1943.

◣ Un train d'essence prêt à partir de la raffinerie du Creditul Minier à Brazi, en novembre 1940. La présence des wagons-citernes était un autre danger guettant les aviateurs américains en raison des risques d'explosion qu'ils présentaient. Cela fait toujours un peu grincer des dents de constater que les grands consortiums américains, hollandais et britanniques ravitaillaient toujours la machine de guerre hitlérienne à cette époque. La DAPAG (Deutsch-Amerikanische Petroleum AG), dont on voit un wagon portant la marque « Essolub », est alors détenue à 94% par la Standard Oil of New Jersey (Exxon). Mais *business is business*...



▶ Un IAR 80A du *Grupul* 9 *vânâtoare* à Bucarest-Pipera. On aperçoit le Bf 109 G-2 « 1 blanc » du *Hauptmann* Wilhelm Steinmann juste derrière. (ECPA-D)

Après avoir sorti les avions du hangar, nous nous sommes installés dans des chaises longues, calmes et décontractés, parce que d'ordinaire les périodes d'alerte étaient plutôt ennuyeuses. À 10h25, nous avons reçu l'ordre de nous tenir prêts et à 11h00, nous étions assis dans nos avions. Nous sommes restés deux heures engoncés dans nos habits de vol sous un soleil de plomb. À 13h20, nous avons décollé avec l'ordre de voler à 200 m; c'était tout à fait inhabituel, parce qu'à cette altitude les combats tournoyants sont très difficiles sinon impossibles.

Ce fut une grosse surprise pour nous d'apercevoir une masse compacte de bombardiers en dessous de nous : c'étaient des B-24 américains. Ils volaient pratiquement aile dans aile comme à la parade. J'ai donné l'ordre de l'attaque. Quand nous nous sommes approchés, nous avons été accueillis par un terrible tir de barrage. J'ai eu l'impression qu'ils me visaient tous en même temps à la tête et j'ai senti la sueur couler dans mon dos.

« À 100 m, j'ai tiré sur l'aile gauche où je savais que se trouvaient les réservoirs d'essence. Pour éviter le tir en retour des Liberator, j'ai piqué et j'ai failli m'écraser. Quand j'ai réussi à redresser, les bombardiers étaient la cible d'un tir nourri de la DCA autour de Ploesti et quelques raffineries étaient déjà en flammes. Ça ressemblait à l'enfer. Je me suis replacé derrière le même B-24 et ai visé le même endroit, mais il ne s'est rien passé. J'ai fait une troisième passe. Au moment où j'ai tiré, j'ai senti un choc dans mon avion. Quand j'ai redressé, j'ai vu le bombardier tomber en flammes, mais je me trouvais dans la même situation. J'ai ouvert la verrière, mais j'étais à 50 m et je ne pouvais pas sauter. J'ai pris lentement de l'altitude, m'attendant à exploser à tout moment. J'ai vu un B-24 me foncer dessus, sans doute pour me donner le coup de grâce. C'était un moment horrible et la tension nerveuse était à son comble. Je n'avais aucun moyen de m'en sortir, alors j'ai décidé de le percuter pour en finir au plus vite. Il a tenté de m'éviter, mais il était trop tard. J'ai ressenti une intense chaleur et je me suis réveillé à l'hôpital. »

Des témoins au sol confirmeront que le quadrimoteur américain a été touché par un chasseur roumain et Anastasescu recevra le crédit de deux victoires confirmées.

MASSACRE AU CIRQUE

Le calvaire du Cirque ambulant est loin d'être terminé. L'une après l'autre, les sections se précipitent au devant de la *Flak* pour bombarder des objectifs qui ne sont pas les leurs. Chauffés à blanc, les canons crachent sans répit leurs obus meurtriers qui explosent dans les carlingues, transpercent les réservoirs, enflamment les moteurs, lacèrent les ailes et les dérives, blessent et tuent les équipages. Certains réussissent à se sortir de ce piège mortel, rarement indemnes. D'autres n'y parviennent pas. C'est le cas de Bertha, Honkey Tonk Gal, Hell's Angels et Jersey Bounce.

Ce dernier, aux mains du *1st Lieutenant* Worthy A. Long, a été touché dès les dernières phases de l'approche et transporte le premier mort de la bataille de Ploesti, le *S/Sergeant* Leycester D. Havens, mitrailleur de queue. C'est au tour du nez d'être atteint par des projectiles qui blessent le navigateur et le bombardier. Puis du moteur n° 4 et du n° 1. Une nouvelle rafale raccourcit l'envergure de l'appareil de plus d'un mètre. Long se débarrasse de ses bombes sur une raffinerie et met cap à l'ouest. Mais Jersey Bounce est à bout de souffle, il touche le sol la queue la première et glisse sur plusieurs dizaines de mètres dans une gerbe d'étincelles.

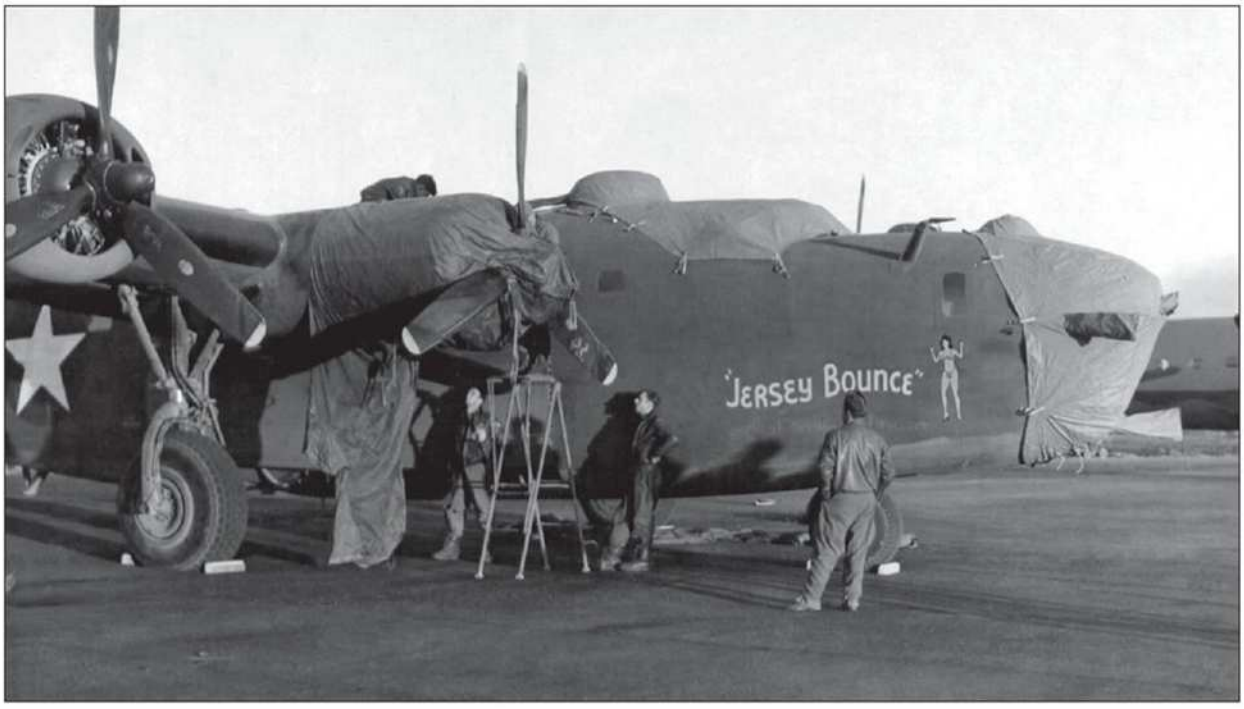
Norman C. Adams, *2nd Lieutenant* et navigateur : « J'étais sonné. Il y eut une longue seconde d'un silence assourdissant, puis comme le bruit d'une allumette qu'on craque, puis une explosion. Les flammes commençaient à envahir le poste de pilotage. Je me suis ressaisi et j'ai pensé qu'il valait mieux que je foute le camp de là. Je suis sorti par le nez. J'avais les mains et la tête en feu, je saignais. J'ai fait le tour et je suis venu aider un mitrailleur de sabord et le mécanicien à sortir de l'épave ».

Il n'y a que quatre survivants, blessés et brûlés, Adams, les deux pilotes et un mitrailleur de sabord.

« Alors est arrivé un soldat allemand qui a pointé sa baïonnette sur mon postérieur. Ils m'ont traîné jusqu'à leur batterie de *Flak*. De là, je les ai vus descendre plusieurs B-24. »

Lady Jane, piloté par le *1st Lieutenant* William E. Meehan, est copieusement poivré par les batteries de *Flak* avant l'objectif. Il ne l'atteindra pas. Meehan largue les bombes dans la nature et avise un champ de blé pour poser le B-24 en feu sur le ventre. L'appareil se brise sous le choc. Seul le mitrailleur arrière, le *S/Sergeant* Lawrence A. Yates Jr., réussit à s'extraire de l'épave avant qu'elle n'explose.

Dans Hell's Anglels en flammes, le *1st Lieutenant* Roy C. Harms a compris qu'il aura beaucoup de mal à atteindre l'objectif, sans parler de sauter par-dessus les tours et les cheminées.



◀ JERSEY BOUNCE, le 42-40609 du *1st Lieutenant* Worthy A. Long, 93rd *Bombardment Group*, photographié en Islande en mai 1943, lors de son vol de livraison.

Plusieurs membres de l'équipage ont été blessés par des éclats d'obus ou de métal. Le nez de l'appareil a disparu. Son unique pensée, maintenant, est de sauver ses hommes. Il dégage vers l'est et prend de l'altitude pour leur permettre de sauter. Un seul en aura le temps en se jetant par la soute à bombes, le *T/Sergeant* Jack J. Reed, mitrailleur supérieur. HELL'S ANGELS décroche et percute le sol au pied de « White III ».

HONKEY TONK GAL est vraisemblablement le dernier B-24 du Cirque ambulant à se présenter au-dessus de « White V ». Inutile de préciser qu'il est attendu par des servants de DCA plutôt affûtés et que, passées les premières minutes de surprise, ils ont compris comment traiter les bombardiers américains qui approchent à basse altitude. Un déluge de fer et de feu s'abat sur l'aile droite du *1st Lieutenant* Hubert H. Womble, réduisant le moteur extérieur en bouillie et endommageant le moteur intérieur. Perdre deux moteurs est la perspective d'un avenir incertain, mais perdre les deux du même côté est la quasi-certitude d'une fin de vol prématurée. Néanmoins, le Liberator se libère de sa charge sur « White V » et dégage vers le nord de la ville.

Un nouvel obus fracasse un troisième moteur et un autre explose sous le plancher du poste de pilotage, sectionnant un pied du pilote, qui ne s'en rendra compte que lorsqu'il voudra se mettre debout ! S'apercevant, cependant, qu'il ne peut plus exercer de pression sur le palonnier, il confie les commandes au copilote, le *2nd Lieutenant* Lawrence H. Lancashire. Celui-ci sort le train et décide de poser l'appareil sur un terrain plat. Il est malheureusement traversé par une voie ferrée qui fauche le train principal. Le nez raclant le sol dans un crissement insupportable et une gerbe d'étincelles, le Liberator s'enfonce dans un champ de blé. Le bombardier, le *1st Lieutenant* William K. Little, reste coincé dans l'épave. Avec la vessie éclatée et une jambe cassée, il baigne pendant huit heures dans une mare d'essence avant d'être désincarcéré par des soldats roumains. Il mourra les poumons brûlés par les vapeurs d'essence à l'hôpital de Sinaia, le 8 août.

Le Cirque replie son chapiteau et les survivants se rassemblent par petits groupes pour quitter cet enfer aussi vite qu'ils le peuvent.

Parti à 37, arrivé à 32, le 93rd *Bombardment Group* a laissé 7 appareils dans la bataille de Ploesti. Pour les autres, dont certains sont en piteux état, rentrer représente une nouvelle bataille. Nous les retrouverons plus tard. ■

▼ Une autre vue de BOMERANG (41-23722).

▲ SHOOT LUKE (41-23729) à Hardwick, en avril 1943. De son premier séjour en Afrique du Nord, entre décembre 1942 et février 1943, le 93rd *Bombardment Group* en a rapporté son surnom, le Cirque ambulant, et les *fin flashes* britanniques sur les dérives de ses B-24, marque d'identification adoptée par la 9th *Air Force* sur ce théâtre d'opérations, que la RAF occupait depuis deux ans et demi avant son arrivée. L'appareil porte un camouflage standard pour cette période de la guerre au-dessus de l'Europe occidentale, composé, pour les surfaces supérieures, d'une couche d'*Olive Drab* avec des taches *Medium Green*, principalement aux extrémités des plans afin de briser les lignes. On note que le liseré jaune de la cocarde a été noirci, tout comme le blanc de l'étoile.
SHOOT LUKE fera demi-tour prématurément et ne bombardera pas Ploesti.

▼ BALL OF FIRE JUNIOR, le B-24D 42-40128 du *Major* Joseph S. Tate Jr (à l'extrême gauche), lors d'une visite de *Lord* Trenchard à Hardwick en avril 1943. Aucun des autres membres de l'équipage présents sur la photo ne participera à « Tidal Wave ».

▼ JERK'S NATURAL, un B-24D-1-CO, participe à « Tidal Wave » avec l'équipage du *1st Lieutenant* Cleveland D. Hickman du 93rd *Bombardment Group*. L'appareil s'en tire sans trop de dégâts. Il sera abattu par des Bf 109 au retour d'un raid sur Wiener Neustadt, le 10 octobre 1943. Seuls deux membres de l'équipage sauteront en parachute. Celui-ci était composé de cinq hommes ayant participé au raid sur Ploesti, y compris le pilote, le *1st Lieutenant* William F. Stein, qui était copilote à l'époque.
Le 93rd BG n'a jamais coulé de bateau. La silhouette peinte sur le nez date de la période où, comme beaucoup de bombardiers en transit entre les États-Unis et l'Angleterre, l'appareil avait été retenu quelque temps en Islande pour des patrouilles maritimes.

ERANDOS

CHAPITRE V

LE GRAND SHOW DES LIBERANDOS

Ici le général Ent. Nous avons raté notre approche. Nous avons raté notre approche ! Attaquez des objectifs d'opportunité. Je répète : attaquez des objectifs d'opportunité !
***Brigadier General* Uzal G. Ent, commandant le IX *Bomber Command*.**

Pendant que le Traveling Circus se fait hacher menu par la *Flak*, les Liberandos foncent à 300 km/h à moins de cinq mètres du sol en direction de Bucarest.

Dans tous les avions, les mêmes constatations : « Tout le monde nous faisait des signes, dira l'un des mitrailleurs au retour. Nous apercevions des jeunes filles dans leurs beaux habits du dimanche et des petits enfants qui couraient dans les rues. J'ai même vu un soldat avec un fusil en bandoulière nous faire coucou ».

Mais, quelques kilomètres plus loin, émergeant de la brume, ce que Compton et Ent aperçoivent, ce ne sont pas des tours de cracking ni des cheminées de distilleries mais des clochers d'église ! Ils comprennent brutalement que la ville qui s'étale devant leurs yeux n'est pas Ploesti mais Bucarest. Maintenant, que faire ?

En fait, il n'y a guère d'autre choix que de changer de cap et foncer. Or, dans le « vaisseau amiral » personne ne s'est rendu compte que le gros de l'armada, mené par « Killer » Kane, a été décroché depuis longtemps et que le Traveling Circus de Baker leur a faussé compagnie. Ent pense donc qu'il est encore possible d'infliger des dégâts significatifs à l'objectif par une attaque massive, quand bien même elle ne se fera pas sous l'angle prévu.

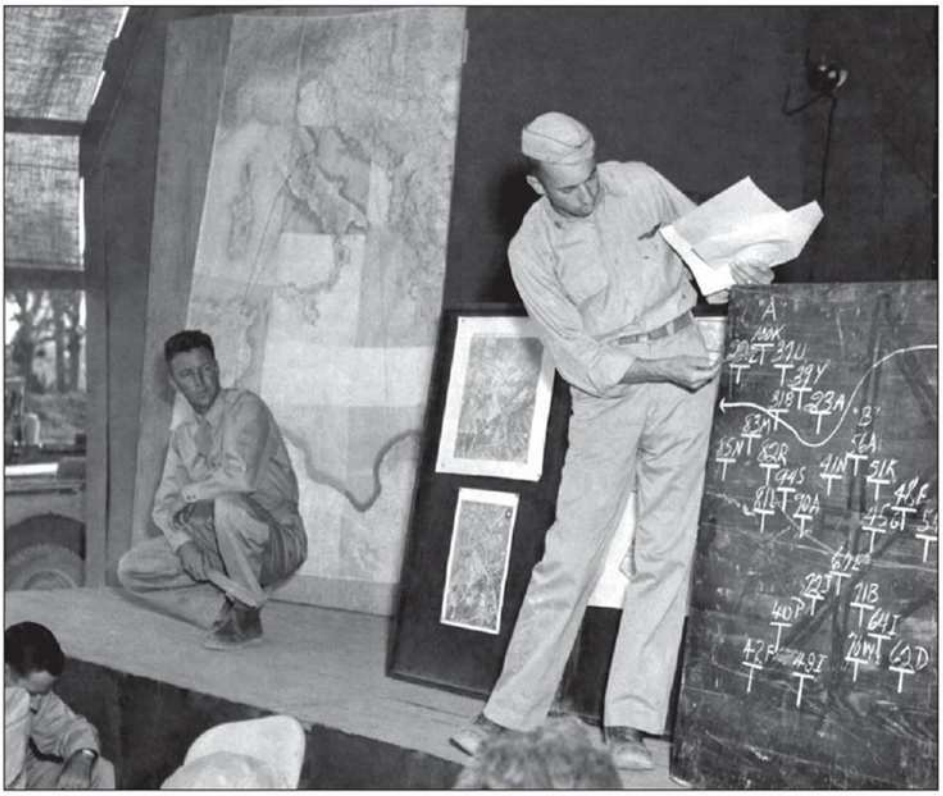
Quand Teggie Ann franchit la voie ferrée nord-sud qui relie la capitale à Ploesti, Compton vire à 120° à gauche, remontant pratiquement plein nord.

Les Liberandos ont formé deux groupes : celui de gauche est mené par Compton et celui de droite par le *Major* Norman C. Appold, officier des opérations du groupe, à bord de G.I.Ginnie. En approchant de Ploesti, Appold commence à distinguer à travers la brume la bataille que livre le Cirque au-dessus de « White V » :

« Des sections de trois ou quatre appareils, ou encore des avions isolés, volaient dans toutes les directions, traînant derrière eux des panaches de fumée et de grandes flammes.

◄ Avant de monter à bord, K. K. Compton (à droite) et le *Captain* Ralph P. Thompson, copilote de Teggie Ann, (à gauche) font enfiler un gilet « antiflak » à Uzal Ent.

◄ Derniers préparatifs avant le départ de Benghazi. Au centre, le *Colonel* Keith K. Compton et, à droite, le *Brigadier General* Uzal G. Ent qui montera à bord de Teggie Ann comme passager.



▲ Keith K. Compton (accroupi) et Norman C. Appold, lors d'un briefing pour une mission postérieure à « Tidal Wave ».

Ils s'écrasaient au sol et leurs ailes, leurs queues, leurs fuselages se brisaient comme du verre, faisant jaillir d'énormes boules de feu et de fumée à l'impact. »

Compton et Ent font la même observation. Des flammes et des fumées qui montent à l'horizon, ils en déduisent que des unités ont rompu la formation pour attaquer de leur propre initiative. Qui et où, ils n'ont pas les moyens de le savoir, mais ce qu'ils comprennent, c'est qu'ils sont désormais seuls et qu'il leur faut renoncer à commander une attaque massive.

Il est midi (GMT) quand, à quelques kilomètres de Ploesti, Ent prend le micro et lance un appel aux équipages : « Ici le général Ent. Nous avons raté notre approche. Nous avons raté notre approche ! Attaquez des objectifs d'opportunité. Je répète : attaquez des objectifs d'opportunité ! »

Des objectifs d'opportunité, mais lesquels ? Compton se pose la question : « Nous étions totalement désorientés et sans possibilité de trouver notre objectif assigné, "White I". Ent et moi avons pensé qu'il valait mieux attaquer l'Astra Romana, "White IV". Cet objectif avait été assigné à Kane, mais nous ne savions pas où il se trouvait. Nous pensions qu'il avait été contraint de faire demi-tour. Alors, nous avons foncé vers le nord à la recherche des tours de cracking de "White IV". »

UN OBJECTIF PRIORITAIRE

Au sol, les servants des canons de *Flak*, qui viennent de pratiquer une coupe claire au sein du Cirque, attendent les nouveaux arrivants de pied ferme.

Le *T/Sergeant* Richard G. Byers, mitrailleur de sabord de LITTLE RICHARD, l'avion du *1st Lieutenant* Dean E. Lear, racontera : « Des meules de foin s'ouvrirent en deux, révélant des mitrailleuses lourdes et des canons de DCA. Nous volions à la hauteur de la cime des arbres et des toits des maisons. Plus on volait bas, plus on avait de chances d'éviter le tir des gros canons. »

Dans le même ordre d'idée, « Red » Thompson, le copilote de Compton, dira : « Je volais le plus bas possible et je ne donnais un coup de manche que juste ce qu'il fallait pour ne pas percuter une vache ».

Libérés de leur obligation à suivre le « vaisseau amiral » par le message du général Ent, les pilotes des LIBERANDOS, mus par un même réflexe, dégagent sur la droite pour s'éloigner du nid de guêpes. Ce faisant, ils se répandent dans la campagne et, en s'écartant vers l'est, ils s'éloignent de tout objectif potentiel. Beaucoup pensent alors que plus vite ils se débarrasseront de leurs bombes, plus vite ils pourront mettre le cap sur la maison. N'apercevant aucun objectif, même d'opportunité, certains se délestent dans les champs.

Compton largue ses bombes sur des wagons-citernes garés sur la voie ferrée reliant Ploesti à Constantsa, à proximité d'une station de pompage.

Appold essaie de rameuter ses troupes pour éviter la dislocation complète de sa formation. Mais, très vite, ils ne sont plus que deux à le suivre, ses deux fidèles ailiers, les *1st Lieutenants* Lyle T. Ryan (GEORGIA PEACH) et Robert H. Storz (PER DIEM II). Certaines sources, sans doute influencées par le rapport du *Colonel* Jacob E. Smart, évoquent un groupe de six avions, mais les trois autres n'ont pu être identifiés.

Par un curieux tour du hasard, Compton et quelques B-24 isolés logent par l'est une grande raffinerie qui se trouve être la Romana Americana, l'objectif « White I » qui avait été assigné aux LIBERANDOS. Mais ils n'ont déjà plus de bombes... Quant à la section d'Appold, qui a encore les siennes, elle dépasse « White I » par l'ouest... sans l'apercevoir !

Or, la Romana Americana est l'objectif prioritaire de « Tidal Wave », pas tant pour son rendement que pour des raisons politiques. En effet, malgré la restructuration entreprise par l'État roumain et le forcing de la Kontinentale Öl AG, la Standard Oil of New Jersey y est encore majoritaire. Les têtes pensantes de Washington ont bien insisté sur la nécessité de la détruire en priorité pour ne pas prêter le flanc à la propagande allemande qui ne manquerait pas de pointer le fait que les Américains n'hésitent pas à s'en prendre aux intérêts alliés tout en faisant bien attention de sauvegarder les leurs.

La Romana Americana émergera intacte de « Tidal Wave ».

GRAND SHOW À PLOESTI

La « bande à Appold » a contourné la ville par l'est et s'approche par le nord-est pour trouver un objectif digne d'intérêt. Appold aperçoit alors une raffinerie, qui est la Concordia Vega, « White II », qui était l'un des objectifs assignés au TRAVELING CIRCUS d'Addison Baker. G.I.GINNIE n'a pas été épargné par la *Flak* : quelques trous dans les ailes et les nacelles des moteurs et un obus qui a explosé sur un flanc, blessant les mitrailleurs et transperçant des canalisations hydrauliques.

Alors que le trio fait route en direction du sud-ouest, Appold aperçoit un groupe de B-24 verts qui foncent droit sur lui. Il s'agit de la formation du CIRCUS menée par le *Major* Ramsey D. Potts, qui vient de bombarder « White IV ». Puis un autre groupe de B-24, roses ceux-là, qui arrivent perpendiculairement à son flanc gauche; ce sont les PYRAMIDIERS que « Killer » Kane emmène à l'assaut de « White IV » à leur tour. « Chaque chose en son temps », pense Appold, qui décide de faire le vide dans sa tête et de se concentrer sur la raffinerie qui n'est plus qu'à quelques centaines de mètres.

Mais un nouveau danger les guette : « White II » a déjà reçu la visite de B-24 qui y ont déposé des bombes à retardement.

Et elles sont en train d'exploser maintenant, alors que le trio s'apprête à bombarder. Aile dans aile, volant au ras des cheminées, les trois B-24 se libèrent de leurs charges qui explosent au pied de tours de cracking, sur divers bâtiments, sur une unité de distillation et sur des cuves de stockage. Une bombe explose sous l'aile gauche de G.I.GINNIE, balançant l'appareil vers celui de Storz comme un fétu de paille. Pour éviter la collision avec son leader, Storz glisse habilement sur sa droite, mais manque de peu de percuter un bâtiment qu'il effleure du bout de l'aile.

▲ Un B-24 survole le PC du *Jagdführer Rumänien* à Otopeni, qui fut sans doute le point le plus extrême de la pénétration des Liberandos en direction de Bucarest.
Deux radars de type Würzburg, protégés par des alvéoles circulaires, sont entourés de trois télémètres dans des alvéoles rectangulaires. Dans le coin, en haut à droite, de la fumée blanche monte de l'emplacement d'un canon de 37 déguisé en meule de foin.
On distingue la silhouette d'un Liberator, tout en haut de la photo.

▲ WASH'S TUB, le B-24D 41-11636 redécoré pour son retour aux États-Unis. Sur les neuf membres de l'équipage qui posent pour la photo, seuls les *T/Sergeant* Charles J. Cannon (radio), *1st Lieutenant* Irving C. Bloom (bombardier), debout, respectivement premier et deuxième en partant de la droite, et les *S/Sergeant* Fred R. Bond (tourelle supérieure) et *T/Sergeant* Frederick

Maintenant que le trio a largué ses bombes se pose la question d'éviter la collision avec les autres Liberator qui convergent vers lui.

« Nous volions au ras des toits aux abords de la ville, racontera Norman Appold. Les trois formations suivaient une trajectoire d'abordage, dont le point de convergence se situait approximativement au-dessus du centre-ville. Me rendant compte que les Liberator "verts" ne m'avaient pas vu, j'ai décidé de prendre un peu de hauteur. Mais pas trop, parce que les "roses", qui semblaient ne pas m'avoir vu non plus, volaient à une altitude légèrement supérieure à la mienne. Bref, on allait la jouer au quart de pouce. »

À ce moment, trois vagues de Liberator, allant dans des directions différentes, se croisent à trois niveaux au-dessus de la ville de Ploesti ! Ce grand show aérien, que les Roumains contemplent avec une admiration teintée d'angoisse, n'est rien d'autre qu'une monstrueuse pagaille.

Appold, Storz et Ryan passent entre les PYRAMIDIERS de Kane, au-dessus, et les appareils du CIRCUS de Potts, en dessous. « Comment l'immense collision qui semblait inévitable a-t-elle pu être évitée, je me le demanderai longtemps », ajoutera Appold.

Storz aussi se le demandera longtemps. Cramponné à son manche, il voit arriver droit devant lui un Liberator en grande difficulté : « Au moment où la collision semblait inévitable, il a basculé vers le sol et percuté un grand bâtiment. Je suis passé au-dessus, évitant de justesse les débris enflammés qui volaient dans tous les sens ». Ce Liberator, c'était JOSÉ CARIOCA du *1st Lieutenant* Nicholas Stampolis, qui a terminé sa course folle en s'encastrant dans la prison pour femmes.

Un aviateur roumain assiste aux premières loges à cette exhibition; il s'agit du chef mécanicien de l'*Escadrila* 62, le *Locotenent* Ghiorgiu Hulubescu. Assis comme passager sur le siège avant d'un Fleet 10G piloté par son chef d'escadrille, le *Locotenent* Mara, il effectue un banal vol de liaison entre Bucarest et Ploesti-Tirgsor. Émergeant de la brume, leur appareil se retrouve nez à nez avec une importante formation de gros avions inconnus. Le pilote a juste le temps de tirer sur le manche pour dégager par une longue chandelle sur sa gauche.

« J'ai immédiatement identifié ces avions comme des Liberator américains. Le *Locotenent* Mara a manœuvré de manière habile et ils ont défilé à moins de vingt mètres sous notre appareil. Mara et moi avons regardé avec une grande admiration l'un de ces avions étrangement peints en rose effectuer un virage sur l'aile autour du clocher de l'église [de Ploesti] à moins de vingt mètres l'altitude. Je dois bien avouer que la vue de ces mastodontes se croisant au-dessus de la ville sur plusieurs étages m'a collé la frousse de ma vie. À notre arrivée à Tirgsor, nous avons été salués par la DCA roumaine, mais, heureusement pour nous, elle aurait raté un éléphant dans un couloir. Ce ne sera que trente ans plus tard que j'apprendrai dans les détails ce qui s'est passé ce jour-là [1]. »

La plupart des appareils larguent leurs bombes sur tout ce qui leur semble plus ou moins pétrolier ou à la rigueur militaire. Certains, faute de cibles dignes d'intérêt, s'en débarrassent en pleine nature. Il semble que seulement six aient attaqué une raffinerie, en l'occurrence « White II ».

Le gros des LIBERANDOS continue vers le nord et contourne Campina, objectif des Scorpions, dont il va aussi croiser la route à angle droit – une sorte d'habitude. Le grand show est terminé, il est maintenant temps de mettre le cap vers le sud-ouest et Benghazi.

Après avoir frôlé le pire, les LIBERANDOS s'en sortent plutôt bien. Partis à 28, ils sont encore 26 après avoir perdu un appareil en cours de route (WONGO WONGO!) et un autre à proximité de Ploesti (BREWERY WAGON). Quelques appareils sont en difficulté, mais ce n'est rien à côté de leurs camarades du CIRCUS et d'autres dont nous parlerons bientôt.

Appold fait route en perdant son liquide hydraulique. Combien de temps pourra-t-il tenir en l'air comme ça ?

Sur le chemin du retour, l'atmosphère est plutôt sombre à bord de TEGGIE ANN. Leurs pensées, Ent et Compton les garderont pour toujours pour eux. Alors qu'ils font route vers le sud-ouest, ils ne savent pas encore si la mission est réussie ou non. Pourtant, Ent fait envoyer le message codé « MS » à Benghazi – « MS » pour *Mission Successful*, un jugement pour le moins optimiste que beaucoup ne partageront pas. ■

◢ L'une des nombreuses petites exploitations disséminées dans la campagne roumaine sur lesquels les mitrailleurs des LIBERANDOS, à la recherche d'objectifs d'opportunité, exerceront leur habileté au tir ou balanceront leurs dernières bombes incendiaires à la main par les sabords avant de quitter définitivement le pays.

[1] En 1952, les autorités roumaines confisquent les carnets de vol des anciens pilotes ayant combattu aux côtés de la Luftwaffe. Ceux qui sont encore en activité dans l'armée sont immédiatement rayés des cadres et ceux qui travaillent dans la compagnie civile nationale sont mis à pied. Le livre de Dungan et Stewart (voir bibliographie) sera interdit à la vente pendant de nombreuses années.

▲ BLUE STREAK est l'ancien FLORINE JO JO de *Halpro*. Transféré au 98th *Bombardment Group*, il participera à la mission du 1er août 1943 au-dessus de Ploesti. On le voit ici après son retour aux États-Unis.
Les douze hommes photographiés peu après leur arrivée à Miami comptent tous au moins 50 missions à leur actif. Quelques-uns ont participé à « Tidal Wave » mais à bord d'autres avions : en partant de la gauche, debout, deuxième, *S/Sergeant* Joseph L. Nagy, bombardier de BABY (98th BG), cinquième, *S/Sergeant* Alfred J. Runyan, mitrailleur de queue de THE GREMLIN (376th BG) et dernier, *S/Sergeant* Henry S. Magaram, mitrailleur de sabord de TANGERINE (376th BG); accroupis, troisième, *Major* Ralph P. Thompson, copilote de TEGGIE ANN (376th BG) et cinquième, *2nd Lieutenant* Thomas W. McGrain, navigateur de GOOD TIME CHARLIE (376th BG).

▼ LORRAINE/QUEEN BEE que le *1st Lieutenant* William R. Zimmerman ramènera en Libye. On note les deux mitrailleuses fixes dans la partie inférieure de la pointe vitrée, montage standard sur la plupart des appareils ayant participé à « Tidal Wave ».

John R. Kane

CHAPITRE VI

LES PYRAMIDIERS EN ENFER

Les autres groupes étaient devant nous et avaient déjà attaqué l'objectif. Les défenses devaient être en alerte, leurs canons prêts à nous recevoir quand nous allions arriver pour larguer nos bombes.

***Colonel* John R. Kane, commandant le 98th *Bombardment Group*.**

◀◀ Au premier plan, LIL JUGHEAD, le B-24D-1-CF 42-63758 du *1st Lieutenant* Robert G. Nicholson. L'explosion, en arrière plan, est causée par un Liberator qui vient de s'écraser, probablement TAGALONG du *1st Lieutenant* Ralph V. Hinch (†).

DANS LE POSTE DE PILOTAGE DE Hail Columbia, « Killer » Kane essaie d'y voir plus clair. Son groupe, les PYRAMIDIERS, est en tête d'une formation comptant deux autres groupes. Il a identifié les EIGHT-BALLS de Leon Johnson, mais il se demande où est passé le CIRCUS qui aurait dû être à sa place pour conduire la mission. A-t-il fait demi-tour ?

Quand les PYRAMIDIERS continuent tout droit après l'IP de Pitesi, Kane voit l'un des deux autres groupes se séparer de la formation. Ce sont donc les SKY SCORPIONS qui poussent vers le nord-ouest jusqu'à Campina. Il sait maintenant qu'il est seul avec Leon Johnson.

LE DIABLE ET SON TRAIN

Après Targoviste, Kane peut apercevoir de gros nuages noirs s'élever à l'horizon. La perspective d'avoir à bombarder au milieu d'un gros orage n'a rien de très réjouissant. Mais en arrivant à l'IP de Floresti, Kane se rend compte que ces nuages sont en fait d'immenses volutes de fumée. Visiblement la bagarre a commencé sans eux et, pour lui, ce n'est pas bon signe, ainsi qu'il le consigne dans ses mémoires :

« En regardant vers Ploesti, j'ai vu que l'enfer s'était déchaîné et que tout le secteur était en flammes. Cette vision m'a serré le cœur. Les autres groupes étaient devant nous et avaient déjà attaqué l'objectif. Les défenses devaient être en alerte, leurs canons prêts à nous recevoir quand nous allions arriver pour larguer nos bombes. »

Le 98th *Bombardment Group* est la formation qui aligne le plus de bombardiers : sur les 47 qui ont décollé au petit matin, un s'est écrasé (KICKAPOO) et sept ont fait demi-tour. Kane navigue en tête avec sa section réduite à six appareils, suivi par quatre autres sections : les dix appareils du *Major* Herbert I. Shingler Jr. (FERTILE MYRTLE), les huit du *Lieutenant Colonel* Julian N. Bleyer (NIGHTMARE), les dix du *Major* Delbert H. Hahn (BLACK MAGIC) et les cinq du *Captain* Wallace C. Taylor (THE VULGAR VIRGIN).

Kane dispose encore de 39 appareils pour traiter « White IV », l'Astra Romana et l'Unirea Orion, des raffineries jumelles situées au sud de la ville. Or, à en juger par les flammes et les fumées qui s'en élèvent, il est évident que quelqu'un d'autre s'en est déjà occupé. Que faire ? se demande l'espace d'un instant Kane :

« Au moment où nous avons été assez proches pour nous rendre compte que notre objectif était en feu, il était pratiquement trop tard pour faire demi-tour. Par ailleurs, nous avions transporté ces bombes sur un long trajet et je me suis dit que nous allions faire exactement ce que nous étions venus faire, dans la mesure du possible. »

◀ Le fameux train de *Flak* . Les canons de gros calibre, comme les 128 mm que l'on voit sur les deux premiers wagons, n'ont pratiquement pas ouvert le feu contre les Liberator. Trop peu maniables, ils sont en outre impossibles à recharger sur une plate-forme en mouvement. Les meilleurs résultats ont été obtenus avec les canons de 20 mm. Le train stationnait en temps ordinaire entre Ploesti et Floresti et était commandé par le *Hauptmann* Josef Brem. Trop peu efficace, le train sera définitivement remisé sur une voie de garage début 1944.

▲ THE SQUAW, le B-24D 41-11761 du *1st Lieutenant* Royden L. LeBrecht, rapiécé et décoré pour le retour au pays.

Les PYRAMIDIERS et les EIGHT-BALLS dévalent la vallée qui conduit de Floresti à Ploesti – vingt kilomètres, trois minutes de vol. Ils n'ont qu'à longer la voie ferrée, elle mène droit à « White IV », mais Gerstenberg leur a réservé une fameuse surprise sur cet axe.

Après l'accident tragique de KICKAPOO et le retour prématuré d'un appareil, le *1st Lieutenant* Royden L. LeBrecht, pilote de THE SQUAW, s'est retrouvé à l'extrémité droite de la section de Kane, donc le plus proche de la voie ferrée :

« Tout à coup, l'enfer s'est déchaîné tout autour de nous. D'innocentes bottes de foin surgirent brusquement des canons de *Flak*.

Nous n'avions pas prêté attention à un train qui roulait à grande vitesse dans la même direction que nous. Les flancs des wagons se sont ouverts quand nous sommes arrivés à leur hauteur. Horreur ! Les Allemands y avaient installé des canons, des gros et des petits, et des mitrailleuses lourdes. Ils nous ont balancé tout ce qu'ils avaient sous la main, y compris l'évier [1]. »

Les mitrailleurs américains ouvrent le feu à leur tour, parvenant à réduire au silence un grand nombre de batteries, mais pas avant qu'elles n'aient eu le temps de causer des dégâts.

HADLEY'S HAREM, l'ailier gauche de Kane, piloté par le *1st Lieutenant* Gilbert B. Hadley, encaisse un obus de gros calibre dans le nez, tuant le bombardier et blessant le navigateur. Un autre obus fait exploser le moteur n° 2. La perte de puissance et le courant d'air qui entre par la pointe avant dévastée font dangereusement pencher le Liberator en avant. Hadley et son pilote, le *Flight Officer* James R. Lindsey, réussissent à remettre l'appareil en ligne de vol. Un nouvel obus explose sur un flanc, vrillant le plancher. Le système de largage ayant été mis hors d'usage, Hadley demande à son mitrailleur de tourelle, le *T/Sergeant* Russell B. Page, de décrocher les bombes manuellement. L'avion encaisse encore quelques coups, puis émerge de la fumée et retrouve HAIL COLUMBIA en compagnie duquel Hadley se sent un peu plus en sécurité.

BOILERMAKER II (*1st Lieutenant* Theodore E. Helin), qui vole à l'extrémité droite de la deuxième vague, prend coup sur coup deux obus qui démolissent les moteurs n° 3 et 4 et blessent grièvement un mitrailleur de sabord. L'un des réservoirs de soute est léché par les flammes. Avant que le feu ou la chaleur ne le fasse exploser, le *T/Sergeant* Arthur W. White, mitrailleur de tourelle, réussit à le larguer en vol. Le pilote se déleste de ses bombes avant de pénétrer avec les autres dans la fumée, les embrasements et les déflagrations qui agitent la zone de leur objectif. Avec tout ce poids en moins, BOILERMAKER passe à travers, mais Helin sait qu'il n'ira guère plus loin :

▶ Royden L. LeBrecht contemple la belle indienne qui a eu « chaud aux plumes » à Ploesti. En fait, elle a été repeinte et « rhabillée » pour être plus présentable lors des tournées sur les bases US.

[1] *Everything but the kitchen sink* est une expression typiquement américaine difficile à traduire en français. En gros : tout ce que l'on peut, sauf ce qui est impossible à bouger. Elle est employée ici à l'envers : tout, y compris l'évier.

◀ L'équipage et quelques mécanos du B-24D 41-24198, baptisé THE VULGAR VIRGIN. Seul le pilote, le *Captain* Wallace C. Taylor, survivra à la mission du 1er août.

« Je savais que nous allions y passer. J'ai essayé de rester en l'air le temps que les types de devant puissent sortir de là. Nous avons ensuite abaissé le train et j'ai mis à profit toute l'expérience de pilotage que je pouvais avoir. Je ne pensais qu'à une chose : nous en sortir vivants. »
Helin pose son appareil sur le nez, la roue avant ayant cédé à l'impact. L'équipage de BOILERMAKER II est indemne.

LES 109 ATTAQUENT

Comme on l'a vu au début du *Chapitre IV*, les Bf 109 du I./JG 4 ont décollé sur alerte. Ils attaquent plusieurs appareils des 98th (PYRAMIDIERS) et 44th BG (EIGHT-BALLS). Dix appareils de la 3. *Staffel*, menés par le *Hauptmann* Manfred Spenner, arrivent au-dessus de l'Astra Romana en même temps que les PYRAMIDIERS.
« Les *Viermots* volaient à environ 200 m d'altitude, racontera Manfred Spenner. J'ai choisi d'attaquer le leader en piqué prononcé. Je ne veux pas dire que c'était l'avion qui commandait tous les autres peints aux couleurs du désert, mais il volait en tête d'une section. Au moment où j'allais presser sur la détente, il explosa soudainement devant moi et se désintégra, atteint par la *Flak*, avant que je n'aie eu le temps d'ouvrir le feu. »
Il s'agit probablement de THE VULGAR VIRGIN du *Captain* Wallace C. Taylor, qui commande la dernière section. Plusieurs obus ont atteint le B-24, dont un a mis le feu à l'un des réservoirs de la soute. Sous la menace d'une explosion imminente, Taylor a donné l'ordre d'évacuation et plusieurs hommes ont été vus en train de sauter. L'appareil a explosé avant de percuter le sol, éjectant le pilote, qui, gravement brûlé, est l'unique survivant de l'équipage.
Spenner se rattrape quelques minutes plus tard en revendiquant un B-24 près de Korfaresti (?). L'*Oberleutnant* Hans-Wilhem Schöpper, *Kapitän* de la 2./JG 4, entre à son tour dans la bagarre :
« Je repère un B-24 sortant du nuage entourant Ploesti. Il vole à une quarantaine de mètres d'altitude. Je l'attaque par l'arrière et enflamme son aile droite.

◀ Le *Hauptmann* Manfred Spenner, *Kapitän* de la 3./JG 4, serre la main du *Capitan aviator* Gheorghe Iliescu, commandant l'*Escadrile* 52 *vânâtoare* à Mamaia, à l'été 1943. La longue cicatrice que porte Spenner sur la jambe droite est la séquelle d'un atterrissage forcé consécutif à une panne mécanique, le 21 mars 1940. (ECPA-D)

▶ Pour brouiller la visibilité des bombardiers, Gerstenberg a fait disposer plus de deux mille pots fumigènes tout autour des raffineries. C'est à peine si on distingue un B-24 dans le coin en haut à droite, au-dessus d'une grande cheminée, entre deux nuages de fumées noires et blanches.

Après une longue rafale, je reprends régulièrement de l'altitude afin d'éviter le tir de ses mitrailleurs. J'incline ensuite mon 109 afin d'observer ma victime et de juger si une seconde attaque est nécessaire. Son pilote tente de reprendre de l'altitude malgré le feu qui gagne tout l'appareil, mais il finit par s'écraser dans un champ près du lac Snagov, au sud de Ploesti. Sans doute avait-il déjà largué ses bombes, car il n'explose pas. Mais je doute qu'il y ait pu avoir des survivants. »

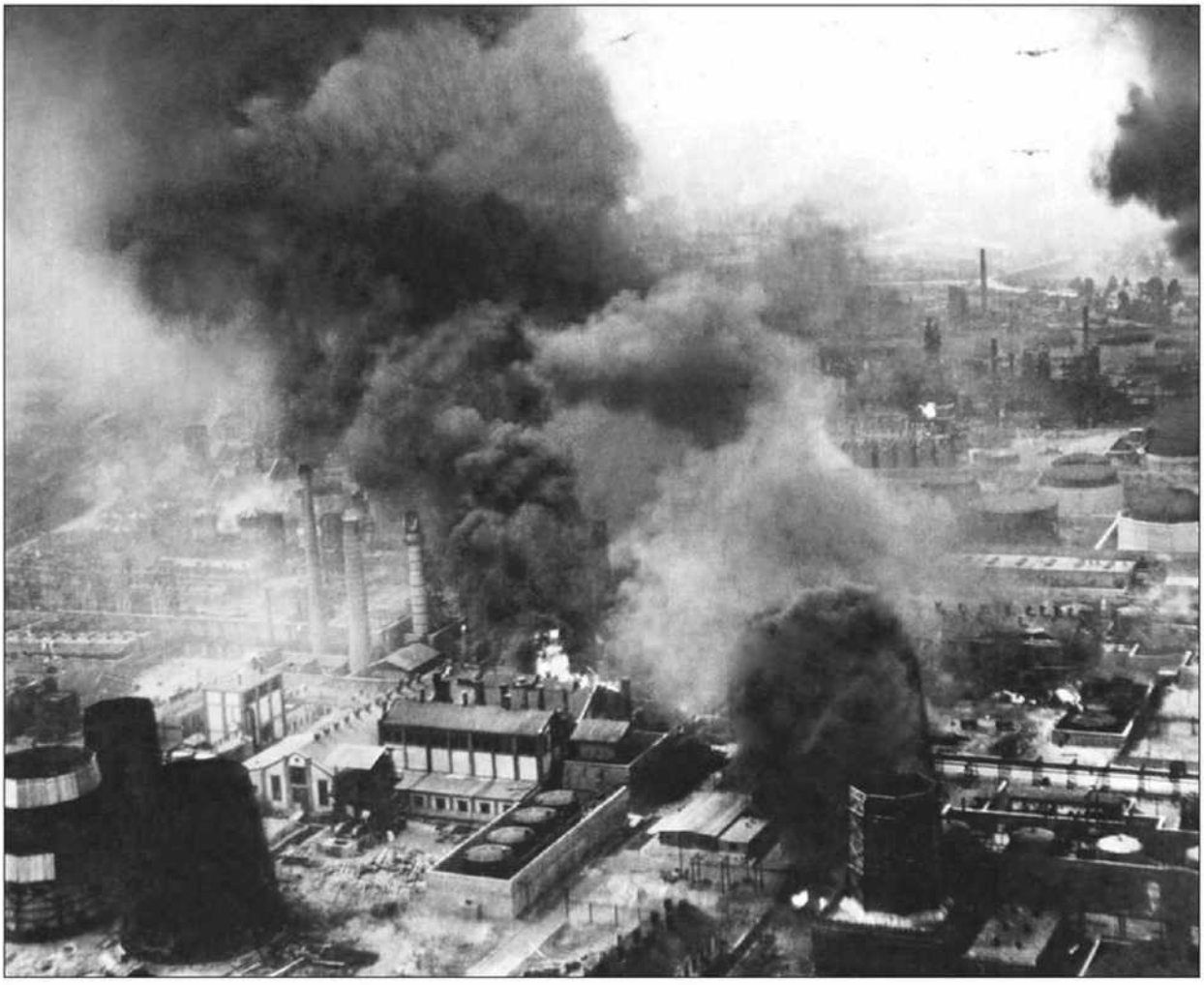
Il est difficile d'identifier la victime de Schöpper avec certitude. Un bon candidat aurait été PUDGY, *1st Lieutenant* Milton Teltser du Cirque ambulant (voir Chapitre X), mais il est tombé beaucoup plus tard et plus au sud-ouest.

Spenner donne ensuite la chasse à un autre Liberator, préalablement attaqué par un Bf 110 du IV./NJG 6, mais il est à court de munitions et, bientôt, aussi à court d'essence et doit abandonner la poursuite qui l'a conduit déjà bien loin de Mizil.

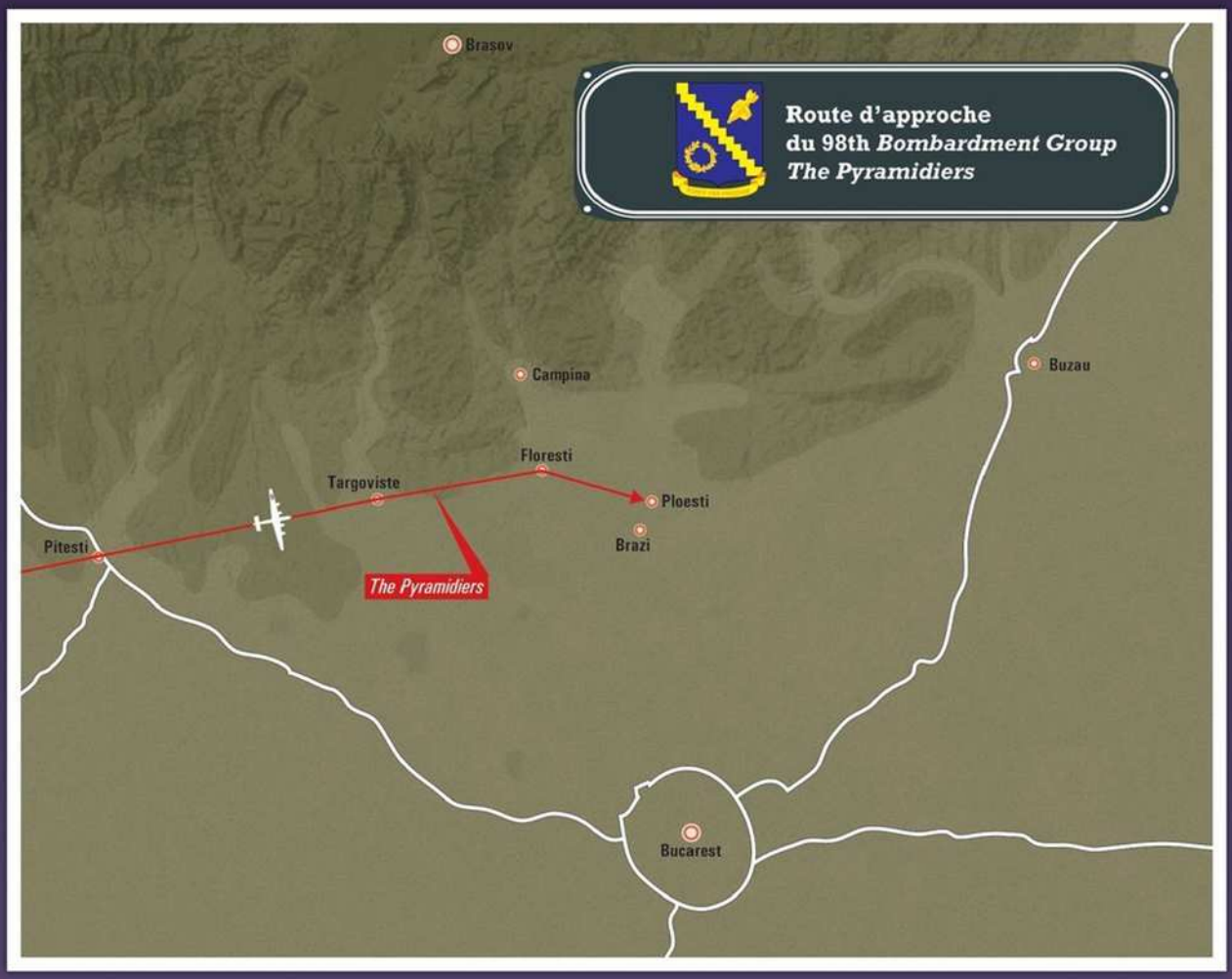
Le I./JG 4 revendique douze victoires, dont deux homologuées à Wilhelm Steinmann. Mais les B-24 se sont rebiffés, descendant deux Bf 109 et en endommageant quatre autres. De son côté, le IV./NJG 6 revendique trois victoires, dont un doublé de l'*Unteroffizier* Jürgen Knäbel.

BOMBS AWAY!

Kane se fraye un chemin à travers les fumées noires des conflagrations provoquées par le passage des bombardiers précédents et le brouillard artificiel déclenché par des centaines de pots fumigènes bordant le périmètre des raffineries. Devant lui, alors qu'il survole l'Unirea Orion, une énorme cuve de stockage explose, expédiant le couvercle à plus de trente mètres de hauteur. Cerné par les incendies au point que les flammes roussissent les poils du bras gauche de son pilote, HAIL COLUMBIA est touché au moteur n° 4, dont l'hélice doit être mise en drapeau. À 12h03 retentit le cri : « *Bombs away!* » Kane met les gaz



▶ L'Astra Romana sous les bombes. Cette photo fait suite à celle ci-dessus. On distingue un peu mieux (?) la silhouette de quatre B-24 au milieu d'une éclaircie.



à fond et plonge à nouveau au ras des marguerites. Après une dernière course folle dans l'atmosphère enfumée de « White IV », HAIL COLUMBIA émerge à l'air libre.

Derrière le leader de la section de tête, les choses ne se passent pas aussi bien. RAUNCHY, piloté par le *1st Lieutenant* Samuel R. Neeley, accroche un câble de ballon avec une aile. Malheureusement, le câble n'est pas sectionné et le ballon glisse jusqu'à ce que la charge explosive entre en contact avec l'aile, la brisant net. L'avion part en tonneau et s'écrase au sol. Il n'y a que deux survivants grièvement blessés, dont l'un est paralysé des jambes.

Le voisin de droite de RAUNCHY, le B-24D du *1st Lieutenant* Ralph V. Hinch, baptisé TAGALONG, survole « White IV » avec deux moteurs en rade et un tué à bord. Un nouvel obus ravage le fuselage. Hinch tente de maintenir l'avion en ligne de vol, mais il ne peut l'empêcher de s'affaler dans un champ de blé, à un kilomètre de la raffinerie. Cinq membres de l'équipage évacuent l'épave avant qu'elle n'explose.

De la section de tête, quatre sur six s'en sortent plus ou moins intacts : HAIL COLUMBIA (Kane), HADLEY'S HAREM (Hadley), THE SAD SACK (*1st Lieutenant* William D. Banks) et THE SQUAW (LeBrecht).

La deuxième section (Shingler) est plus chanceuse : tous les appareils passent, à l'exception de celui de Helin (BOILERMAKER II), abattu avant l'objectif, comme on l'a vu plus haut. Neuf sur dix !

Des neuf appareils de la troisième section (Bleyer), six franchissent le rideau défensif.

MARGIE, aux mains du *1st Lieutenant* Clarence W. Gooden, est aperçu enveloppé dans les flammes en train de prendre de l'altitude pour faciliter son évacuation. Seuls deux hommes sautent avant que le Liberator ne décroche et n'aille s'écraser en emportant le reste de l'équipage dans la mort.

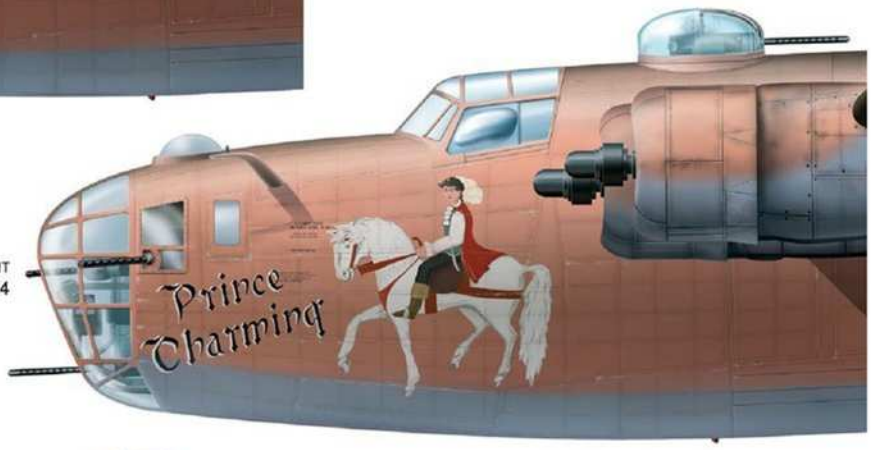
Il n'y a aussi que deux survivants parmi l'équipage du *1st Lieutenant* Lawrence E. Murphy, à bord de BOOTS, qui percute en flammes une tour de cracking.

Il n'y en a aucun dans FOUR EYES (*1st Lieutenant* Lawrence Hadcock), dont personne n'a vu la fin.

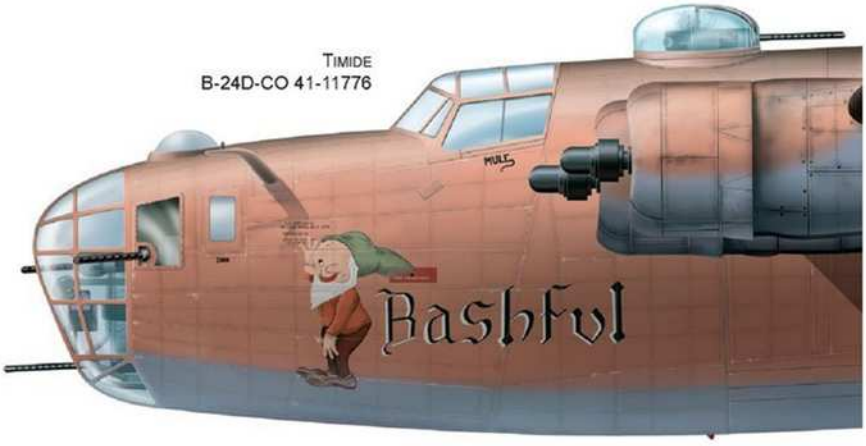
◀ SNEEZY (Atchoum), le B-24D-5-CO 41-23795 du *T/Sergeant* Donald D. Johnson, passe à travers la tourmente. Le 343rd *Bombardment Squadron* avait baptisé ses appareils du nom des Sept Nains, de Blanche-Neige, du Prince Charmant et de la Sorcière des personnages de Walt Disney.

BLANCHE-NEIGE et les SEPT NAINS

Blanche Neige et les sept Nains
B-24D-30-CO 42-40082



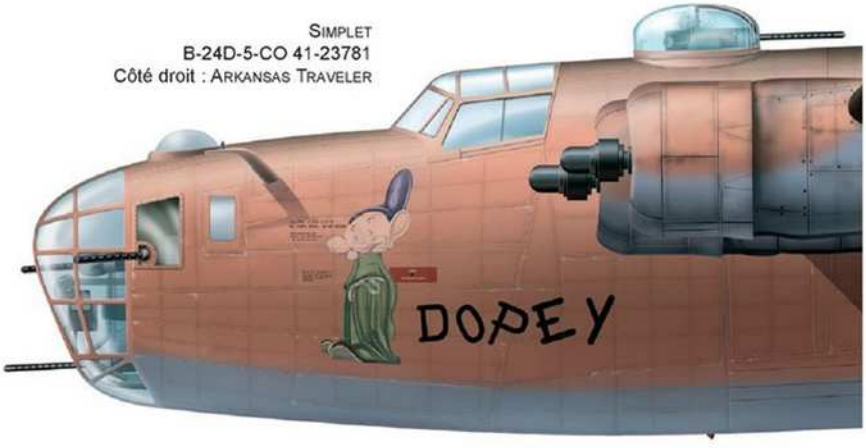
Prince Charmant
B-24D-53-CO 42-40364



Timide
B-24D-CO 41-11776

Le 343rd *Bombardment Squadron* du 98th *Bombardment Group* avait décidé, en février 1943, de devenir l'escadrille de Blanche-Neige. Son officier mécanicien avait chargé, à sa grande surprise, le *S/Sergeant* Amos Nicholson de la réalisation des « nose arts » : « J'étais un mécano, pas un artiste, mais ils m'ont dit de peindre, alors j'ai peint ! C'était ça ou éplucher les patates... »

Prof
B-24D-CO 41-11921
Côté droit : Northern Star



Simplet
B-24D-5-CO 41-23781
Côté droit : Arkansas Traveler

Les pilotes qui souhaitaient conserver ou peindre une décoration spécifique étaient priés de le faire sur le côté droit de l'appareil, le gauche étant réservé aux « nains ».
Il y a eu deux versions distinctes des nains, de Blanche-Neige et du Prince Charmant et même trois versions de Dopey peintes par Nicholson. D'autres artistes prendront la relève, mais les personnages de Nicholson ont la particularité d'être plus ou moins de profil.

GRINCHEUX
B-24D-CO 41-11825

JOYEUX
B-24D-40-CO 42-40256

DORMEUR
B-24D-CO 41-11761
Côté droit : THE SQUAW

ATCHOUM
B-24D-5-CO 41-23795

LA SORCIÈRE
B-24D-CO 41-11840

▶ RAUNCHY, le B-24D-CO 41-11819, piloté par le *1st Lieutenant* Samuel R. Neeley, accroche le câble d'un ballon qui lui brise une aile. Dans le crash qui s'ensuit, il n'y a qu'un survivant, le radio, le *Sergeant* William W. Schiffmacher Jr.

LE MASSACRE CONTINUE

Arrive derrière eux la quatrième section, celle de Hahn, lui-même à bord de BLACK JACK. Delbert Hahn :
« Des flammes orange et de la fumée noire montant jusqu'à cent mètres enveloppaient entièrement l'objectif. À trois mètres près, nous accrochions une cheminée avec l'aile droite. »
De sa section de dix, trois sont abattus. Le premier est LIL JOE du *1st Lieutenant* Lindley P. Hussey. Un obus enflamme un réservoir de soute. Conscient que son explosion n'est qu'une question de secondes, le pilote prend un peu de hauteur pour que l'équipage puisse sauter, mais vers 30 mètres, le Liberator décroche et s'écrase. Quatre hommes s'en tirent miraculeusement, dont Hussey qui ne se rappellera jamais comment il s'est retrouvé dans un hôpital.
Sérieusement touché avant de pénétrer dans la fournaise de « White IV », OLD BALDY (*1st Lieutenant* John J. Dore Jr.) est en flammes depuis le mi-fuselage. Après avoir largué ses bombes, le pilote tente la même manœuvre que son camarade, avec les mêmes conséquences, sauf qu'il n'y aura aucun survivant.
AIRE LOBO (*1st Lieutenant* John B. Thomas) traîne lui aussi un long panache de flammes et de fumée depuis plusieurs kilomètres. Il largue ses bombes et tente un atterrissage sur le ventre, mais l'appareil capote et explose. Le navigateur, éjecté au moment de l'impact, est le seul rescapé.
Fermant la marche, la cinquième section de Taylor concentre toutes les défenses sur elle. Sur six avions, un seul réussit à passer, BABY du *1st Lieutenant* Francis E. Weisler. On a vu plus haut le sort de THE VULGAR VIRGIN. SEMPER FELIX (*1st Lieutenant* August W. Sulflow) explose en vol; il n'y a qu'un survivant qui ne se souviendra pas de ce qui lui est arrivé. JERSEY JACKASS (*1st Lieutenant* John C. McGraw) effectue un atterrissage forcé avec six tués à son bord. YEN-TU (*2nd Lieutenant* Edward T. McGuire) est déjà en feu quand il aborde sa cible et va s'écraser un peu plus loin; trois hommes ont pu sauter à temps. KATE SMITH (*1st Lieutenant* James A. Deeds) prend deux gros obus : l'un explose dans la carlingue et l'autre brise une aile. L'appareil part en vrille et s'écrase. Il n'y a qu'un survivant, le *2nd Lieutenant* Clifton C. Foster, copilote, qui témoignera :
« Un obus a explosé dans le poste de pilotage, tuant ou blessant grièvement le pilote et incendiant l'appareil instantanément. Ceci est arrivé à la verticale de notre objectif à une altitude de 60 m environ. Quelques secondes plus tard, l'avion a explosé. J'ai ouvert mon parachute immédiatement, ce qui m'a sauvé la vie. Je ne me souviens pas bien de ce qui s'est passé tout de suite après l'explosion de l'obus. Je suis resté dans un état de demi-conscience pendant deux semaines à cause du choc, de mes brûlures, de mes blessures et de mes fractures. »

UN BAIN DE SANG

L'attaque des PYRAMIDIERS s'achève dans un véritable bain de sang : 14 avions abattus sur les 39 qui se sont présentés devant Ploesti, faisant 102 tués et 25 prisonniers. Beaucoup repartent éclopés, avec un ou deux moteurs en moins, suintant l'huile et l'essence, avec des blessés et parfois des morts à leur bord. La route du retour leur paraîtra longue, très longue.
Elle sera longue aussi pour « Killer » Kane qui vole à vitesse réduite. HAIL COLUMBIA ressemble davantage à une vieille cellule cannibalisée attendant de passer au pilon qu'à un B-24 qui rentre d'une mission de guerre. Des avions qui le doublent, les équipages lui adressent un salut amical. Ou plutôt un geste d'adieu, car bien peu sont persuadés de jamais revoir leur chef. ■

▶▶ Un grand classique : THE SANDMAN, équipage du *1st Lieutenant* Robert W. Sternfels, émerge de l'enfer après avoir traversé les déflagrations, les incendies, les fumées et les barrages de ballons à quelques mètres au-dessus de l'Astra Romana.

▶ En fait, on ne sait pas vraiment si ce KATE SMITH est bien le B-24D-65-CO 42-40991 du *1st Lieutenant* James A. Deeds, qui s'est s'écrasé à la sortie de « White IV ». En effet, la légende originale indique que la photo a été prise en novembre 1943, ce que semblent confirmer les marques de nationalité postérieures à août 1943. Selon certaines sources, il s'agirait du 42-40654. Ceci serait corroboré par d'autres sources qui signalent que l'appareil de Deeds ne portait pas de nom de baptême, mais la simple lettre individuelle « Q ».

CHAPITRE VII

DANS LE TUNNEL DE LA MORT

Devant nous, l'objectif ressemblait à un mur de feu et de fumée. Tout laissait à penser qu'il faudrait que nous passions à travers.
***Colonel* Leon W. Johnson, commandant le 44th *Bombardment Group*.**

Après être passés au-dessus de la voie ferrée au virage de Floresti, les Eight-Balls de Leon Johnson (copilote du *Major* William H. Brandon à bord de Suzy-Q) s'enfoncent dans la vallée qui les conduit de Floresti à Ploesti, à la droite et en retrait de Kane et de ses Pyramidiers.

Après étude des comptes rendus, il est assuré que, contrairement à ce qui a été souvent écrit, les deux groupes ne volaient pas de chaque côté de la voie ferrée, mais à gauche de celle-ci (côté nord) et en échelon refusé – ce qui est confirmé par le fait que les deux groupes ont *franchi* la voie ferrée pour prendre le cap 127 qui les conduira droit sur Ploesti.

TROIS INCIDENTS

Les Eight-Balls sont divisés en deux formations : 17 appareils, répartis en cinq sections commandées par Johnson, ont pour objectif « White V », la Columbia Aquila, et 20 appareils répartis en quatre sections sous les ordres du *Lieutenant Colonel* James T. Posey (à bord de Victory Ship piloté par le *Captain* John J. Diehl Jr) doivent traiter « Blue », autrement dit le Creditul Minier à Brazi, une raffinerie excentrée à une dizaine de kilomètres au sud-ouest de Ploesti. Le 44th BG n'a enregistré aucun demi-tour prématuré, tout au moins jusqu'à la hauteur de Craiova.

C'est dans cette région que le moteur n° 1 de Heaven Can Wait rend l'âme. Le *1st Lieutenant* Charles A. Whitlock prend la seule décision qui s'impose. Après avoir mis l'hélice en drapeau, il quitte la formation, se débarrasse de ses bombes dans le Danube et met le cap sur Chypre, qu'il atteindra de justesse, un autre moteur étant tombé en panne à proximité de l'île.

Il ne faut pas longtemps après Floresti pour que les équipages se rendent compte qu'il se passe quelque chose de pas très normal à Ploesti :

« Nous commencions à deviner ce qui s'était passé, racontera le *Captain* William R. Cameron, pilote de Buzzin' Bear, mais comment pouvions-nous imaginer que ces énormes incendies provenaient des objectifs mêmes que l'on nous avait demandé d'attaquer au ras du sol ? »

Quand les Eight-Balls arrivent à la hauteur du fameux train de *Flak*, l'intensité du tir a fortement diminué par rapport au déluge de fer et de feu qu'ont essuyé les Pyramidiers. Les mitrailleurs de Kane ont mouché un grand nombre d'affûts et détruit la locomotive. En outre, volant plus près de la voie ferrée, les hommes de Johnson représentent une cible d'autant plus fugace que le train ne roule plus et qu'ils sont difficiles à atteindre par les armes de gros calibre. Deux avions sont endommagés et plusieurs abattus avant d'atteindre leur objectif, mais peu l'ont été par le train de Gerstenberg.

Bill Cameron vole comme chef de la deuxième section, derrière Johnson :

« Pendant tout le temps que nous foncions sur la Columbia Aquila, après être montés à notre altitude de bombardement, 250 pieds (env. 75 m), j'avais les yeux rivés sur Suzy-Q. Sa cible était juste en ligne avec l'endroit où nos bombes étaient programmées pour tomber. Trois incidents particuliers ont occupé mes pensées.

« Primo – Nous nous rapprochions d'un train qui roulait à notre droite. Il semblait être particulièrement bien équipé d'armes antiaériennes de tous calibres.

◀ Les Eight-Balls arrivent au-dessus de la Columbia Aquila ravagée par les incendies provoqués par le Circus de Baker.

◀ Le *Colonel* Leon W. Johnson (à droite) commande le 44th *Bombardment Group* entre janvier et septembre 1943. Il termine la guerre à la tête du 14th *Combat Bombardment Wing* de la 8th *Air Force* avec le grade de *Brigadier General*.

▶ La Columbia Aquila sous les bombes des EIGHT-BALLS. Parmi les moyens de défense passive, Gerstenberg a fait édifier des murs pare-feu entre les cuves de stockage, qui les protègent également des éclats de bombe.

À ce moment, nos propres .50 étaient entrées en action et, à en juger par les discussions enflammées à l'intercom, elles étaient dirigées contre le train.

« Deuzio – Le ciel se remplissait progressivement d'avions roses qui venaient vers nous sur notre gauche. Il n'y a peut-être pas eu un moment dans toute cette affaire où j'ai été aussi inquiet qu'à la perspective d'être pris en sandwich entre deux bombardiers, l'un au-dessus et l'autre en dessous de nous ! Je n'aurais alors pas pu soulever une aile sans entraîner une collision. Aujourd'hui encore, je revois les rivets du bombardier au-dessus de nous que j'aurais pu compter un à un. Par miracle, nos deux gros voisins ont passé leur chemin.

« Tertio – Les flammes et les énormes colonnes de fumées qui s'élevaient devant nous devenaient de plus en plus visibles. Il y avait deux zones de destruction. Elles étaient proches l'une de l'autre, séparées par un étroit tunnel de ciel clair. Le vent venait de la gauche, rabattant la fumée des incendies de la zone de gauche par-dessus les flammes de la zone de droite, formant ainsi le toit du tunnel. »

UN MYSTÉRIEUX B-24

Que faire ? se demande Johnson. Visiblement, l'objectif qui lui a été assigné est déjà ravagé par les incendies. Comme Kane précédemment, il a certainement pensé qu'il ne voulait pas avoir fait le voyage pour rien. Alors, il décide de foncer : « Devant nous, l'objectif ressemblait à un mur de feu et de fumée. Tout laissait à penser qu'il faudrait que nous passions à travers. Quand nous sommes arrivés plus près, nous nous sommes rendus compte que la fumée ne s'étalait pas de manière compacte. Nos cibles individuelles se trouvaient au centre d'une zone claire, ce qui nous a permis de passer. »

Passant sans le savoir à côté de l'épave en feu de HELL'S WENCH d'Addison Baker, la première section de Johnson pénètre dans le tunnel et largue ses bombes. À ses côtés, BEWITCHING WITCH prend un coup direct dans le moteur n° 1, qui doit être coupé. L'arrière de l'appareil est transformé en passoire et, après le bombardement, le moteur n° 4 se met à vibrer et à cracher de la fumée. Comme il a l'air de vouloir tenir le coup, le *1st Lieutenant* Reginald Carpenter le laisse mouliner en pensant qu'il sera toujours temps d'aviser.

À la gauche du « vaisseau amiral » se trouve HORSE FLY du *1st Lieutenant* Edward R. Mitchell. Il a été sévèrement touché par le train de *Flak* : le moteur n° 1 crache de la fumée bleue et le n° 4 de la fumée noire. Les artilleurs de la Columbia Aquila ne le ménagent guère davantage. Il émerge du tunnel avec des câbles de gouverne à demi-sectionnés, une fuite d'essence et deux mitrailleurs blessés. Ses chances de retour, comme son carburant, se vaporisent dans l'air.

Cameron arrive avec la deuxième section. C'est à ce moment que le *1st Lieutenant* James E. Hill Jr., qui pilote CALABAN, à l'aile gauche, dira avoir aperçu un B-24 gris sans marques de nationalité à environ 1 500 m à la droite de la formation qui restera dans le secteur pendant l'attaque à observer ce qui se passe. Ce fait sera corroboré par un autre pilote, le *1st Lieutenant* Charlie P. Henderson, qui précisera que ce B-24 les suivait depuis Floresti.

Il n'y a aucune explication à cette affaire, si ce n'est que ce genre d'histoire se répétera tout au long de la guerre, en impliquant également des B-17. Un seul Liberator a été capturé par les forces de l'Axe avant cette mission, il s'agit du fameux BLONDE BOMBER (par une étrange coïncidence, également du 44th BG), posé en Sicile le 20 février 1943. Il sera effectivement cédé à la Luftwaffe, mais, accidenté à Rechlin dans le courant du mois de juin, il n'aurait pas pu se trouver au-dessus de Ploesti moins de deux mois plus tard. Quand bien même aurait-il été réparé, il faudrait alors vanter les talents de divination des Allemands pour l'envoyer au bon endroit au bon moment... mais peut-être auraient-ils alors volontiers troqué ce B-24 inoffensif contre une *Staffel* de Bf 109 ?

Revenons à Cameron à bord de BUZZIN' BEAR. Il plonge à son tour dans le mur de fumée noire et lance ses bombes. Mais il est attendu de l'autre côté : « Le regard fixé sur nous, de nombreux servants d'artillerie torse nu pointaient leurs longs canons noirs droit sur nous. »

▶ Si la censure a biffé les mentions relatives à l'unité (67th BS, 44th BG), il a laissé le nom de l'équipage ainsi que le numéro de série de l'avion (42-40267). Il s'agit de HORSE FLY avec l'équipage du *1st Lieutenant* Reginald Carpenter (second en partant de la gauche), qui exécute la mission sur Ploesti à bord de BEWITCHING WITCH, un appareil prêté par le 376th BG. Tenant la mascotte dans sa main, le *2nd Lieutenant* Charles J. Selasky (navigateur), qui participera à la mission sur SUZY-Q.

◄ Les Eight-Balls en approche de la Columbia Aquila par ses « dix heures ». Le plan avait prévu un étagement en altitude des cinq sections, avec la dernière qui devait bombarder depuis 120 mètres. Les avions les plus proches que l'on distingue sur cette photo sont les ailiers de la première section, Horse Fly à gauche et Bewitchin' Witch à droite. La photo a été prise depuis le « vaisseau amiral ». Sur l'original, avec une bonne loupe, on dénombre quatorze appareils – le compte est bon.

▶ L'équipage du *1st Lieutenant* Worden L. Weaver (tenant la mascotte) devant LI'L ABNER, le B-24D-1-CF 42-63761. Le malheureux mitrailleur, le *T/Sgt* William J. Schettler, est le deuxième accroupi en partant de la droite. La photo a été prise à Shipham (Grande-Bretagne), le 27 mai 1943.

Un grand coup de palonnier à droite, le manche à fond à gauche, Cameron perturbe la visée des servants de la *Flak* juste le temps qu'il lui faut pour passer. Il n'y a pas que la DCA qui l'attend : « Nous étions encore en virage quand une formation en V de cinq ou sept ME-109 est arrivée sur nous, allant de notre gauche sur notre droite. Nous avons encaissé plusieurs coups au but qui ont arraché nos conduites hydrauliques et mis la tourelle arrière hors d'action. Il y avait un gros trou dans la queue de "l'Ours", mais personne n'a été touché. »

Sur la gauche de Cameron, CALABAN (*1st Lieutenant* James E. Hill Jr) heurte un câble de ballon qui endommage l'hélice du moteur n° 2 et entaille l'aile jusqu'au longeron à la hauteur de l'emplanture avant d'être sectionné.

4-Q-2 (*1st Lieutenant* Charlie P. Henderson), à la droite de Cameron, prend une rafale d'obus de *Flak* qui blesse un mitrailleur. Il est attaqué à sa sortie par des bimoteurs identifiés comme étant des Ju 88 (il est probable qu'il s'agisse des Bf 110 du IV./NJG 6), puis par deux Bf 109. L'un des deux est abattu par le navigateur, le *2nd Lieutenant* Robert S. Schminke, maniant la mitrailleuse dans la pointe avant; l'équipage voit le chasseur aller s'écraser au sol. L'autre effectue une passe frontale qui blesse le navigateur et le bombardier. Les « Ju 88 » reviennent à l'attaque et touchent le B-24 à plusieurs reprises. Les mitrailleurs de 4-Q-2 revendiquent trois bimoteurs.

▼ Miller présente son B-24 à Anthony Eden. À l'extrême droite, on reconnaît le *Brigadier General* Curtis E. LeMay, commandant la 3rd *Bombardment Division*.

▶ M. Anthony Eden, secrétaire aux Affaires étrangères, prononce un discours en présence du *Lieutenant General* Jacob L. Devers, commandant en chef du théâtre d'opérations européen, devant le B-24D 41-23811, FASCINATIN' WITCH et son équipage. Le *Captain* Robert E. Miller est le premier à gauche, le *S/Sergeant* Clarence J. Ducote, le premier en partant de la droite, le *S/Sgt* Daniel W. Rowland, le quatrième en partant de la droite et le *T/Sergeant* Martin J. McDonnell est à côté de lui, à demi-caché par le général Devers. Shipham, 25 juin 1943.

DANS LE FOUR

La troisième section se compose de LI'L ABNER (*1st Lieutenant* Worden L. Weaver), leader, MARGUERITE (*2nd Lieutenant* Thomas A. Flaherty), ailier gauche, et AVAILABLE JONES (*1st Lieutenant* Fred H. Jones), ailier droit.

Bien avant l'objectif, Weaver a connu des problèmes mécaniques avec un moteur qui a choisi de rendre l'âme juste au moment de l'attaque. LI'L ABNER est sérieusement poivré par la *Flak* et ressort avec de nombreux trous, deux moteurs en feu et un en drapeau. Pas besoin d'être grand clerc pour comprendre que sur un seul moteur, l'avion ne rentrera jamais en Afrique. Il parvient pourtant à se maintenir en l'air pendant une soixantaine de kilomètres. Perdant de l'altitude de manière continuelle, il finit par racler le sol avec le ventre, mais une aile touche à son tour et entraîne l'appareil dans une furieuse glissade. Le choc est brutal, le nez s'encastrant dans le poste de pilotage. Par miracle, il n'y a qu'un seul mort, le *T/Sgt* William J. Schettler, écrasé par sa tourelle quand celle-ci a rompu ses attaches sous la violence de l'impact.

Flaherty faufile MARGUERITE entre les obus de *Flak*, puis entre des chasseurs, dont un est revendiqué par un mitrailleur de sabord. AVAILABLE JONES encaisse quelques projectiles, mais apparemment sans gravité. Les apparences peuvent être trompeuses, comme le découvrira quelques heures plus tard Fred Jones.

C'est maintenant au tour de la quatrième section, commandée par le *Major* Dexter L. Hodge, copilote du *Captain* Robert E. Miller (FASCINATIN' WITCH), d'entrer dans le four. La *Flak* fait de gros dégâts à bord de l'avion leader. Un obus de 20 arrache à moitié la jambe gauche du mitrailleur de sabord droit, le *T/Sergeant* Daniel W. Rowland, et ressort en faisant un trou de cinquante centimètres de diamètre dans le plafond de la carlingue. Un autre emporte une grande partie de la dérive droite et deux balles de 7,62 finissent leur course dans une jambe du radio, le *T/Sergeant* Martin J. McDonnell. Des projectiles et des éclats fracassent un compresseur, endommagent des pales d'hélice, transpercent un aileron et provoquent une fuite de carburant. Rowland stoppe lui-même l'hémorragie en se servant d'un masque à oxygène comme tourniquet. Après vingt minutes de vol, FASCINATIN' WITCH est pris en chasse par un IAR 80 isolé, qui, après avoir effectué plusieurs passes infructueuses, sans doute gêné par la trop faible altitude du bombardier, s'expose à une rafale bien placée du *S/Sergeant* Clarence J. Ducote dans la tourelle arrière.

Le chasseur roumain s'écrase en flammes. Avec deux blessés à bord et un avion en dentelles, Miller opte pour mettre le cap sur Malte.

L'ailier droit de Hodge/Miller, THE SAD SACK II du *1st Lieutenant* Henry A. Lasco Jr, a déjà été profondément meurti avant de commencer son bombardement : le mitrailleur de queue a été tué, plusieurs autres membres de l'équipage ont été blessés le moteur n° 2 mis hors service et l'avion criblé de projectiles de tous calibres. Au moment où les bombes sont larguées, l'avion s'apprête à survoler un gros réservoir : « La cuve a explosé et le couvercle a été projeté dans le ciel. Une colonne de pétrole enflammé reliait le couvercle au sol. Nous n'avons pas eu le choix. Nous avons traversé la colonne de feu tandis que le couvercle tournoyait au-dessus de nous. » Deux hommes sont touchés et un troisième s'écroule mortellement blessé.

À la sortie, THE SAD SACK II est attendu par neuf Bf 109 qui font « la queue pour nous poivrer l'un après l'autre par plein arrière et à la même altitude ». Les obus et les balles emportent un gros morceau de la dérive et le gouvernail droits. Une passe frontale tue le radio et touche le mitrailleur de la tourelle supérieure. Lasco, grièvement blessé, s'écroule sur le manche. Le copilote, le *2nd Lieutenant* Joseph F. Kill, également blessé lors de cette passe, a toutes les peines du monde à maintenir l'avion en ligne de vol, alors qu'il évolue à moins de cinq mètres du sol. Le navigateur est tué par un projectile de DCA dans le dos. Rien ne va plus. L'aile gauche frôle le sol. Kill redresse d'un coup sec, mais il ne peut empêcher l'avion de basculer dans l'autre sens et de s'abattre dans une terrible tempête de poussière.

Le *S/Sergeant* Charles P. Decrevel, mitrailleur de sabord, est le seul encore à peu près valide. Il s'éloigne du lieu du crash pour aller chercher de l'aide, fumant frénétiquement ses dernières Camel avant que son paquet de cigarettes ne soit confisqué par les Allemands.

L'autre ailier, SCRAPPY II du *1st Lieutenant* Thomas E. Scrivner, ressort du tunnel en flammes, probablement victime de l'explosion de la cuve. Apparemment les deux pilotes luttent pour le poser sur le ventre dans un champ de blé, mais l'avion explose avant de s'immobiliser, entraînant tout son équipage dans la mort.

UN VÉRITABLE ENFER

La cinquième et dernière vague se compose non de trois mais de quatre appareils emmenés par le *Captain* Rowland M. Gentry à bord de FORKY II. Le quatrième, LADY LUCK, est en quelque sorte un « passager clandestin ».

◀ L'équipage du *1st Lieutenant* Thomas E. Scrivner devant AVENGER (41-23778), qui sera piloté par le *2nd Lieutenant* Lloyd H. Hugues, le 1er août 1943. Sur cette photo, Scrivner (debout, troisième en partant de la gauche), le *2nd Lieutenant* Everett P. Anderson (copilote, debout, quatrième), le *T/Sergeant* William F. Coll (mitrailleur supérieur, debout, cinquième), le *Sergeant* Thomas F. Schappert (mitrailleur de sabord, accroupi, deuxième en partant de la gauche) et le *Sergeant* Marvin M. Mickey (mitrailleur de sabord, accroupi, premier en partant de la droite) seront tués à Ploesti.

Pilotant cet appareil de remplacement destiné à boucher un trou en cas « d'avortement légal » (retour prématuré à la base), le *1st Lieutenant* Robert E. Felber a refusé de rentrer quand il a atteint le point de retour fixé pour les *spares*. La dernière section devant bombarder à 120 mètres et Felber se trouvant à l'extrémité gauche du dispositif, il n'a plus qu'à espérer que son B-24 justifie son nom de baptême, car il est de loin l'avion le plus exposé aux tirs de la DCA.

Selon le seul survivant de FORKY II, le *T/Sergeant* Charles T. Bridges (mitrailleur de sabord), son appareil a été atteint par la *Flak*, mais c'est l'explosion d'un cuve devant l'appareil (la même que celle de la section précédente ?) qui a causé les plus gros dégâts. Le B-24 ressort du « tunnel » en flammes avec deux moteurs arrêtés, deux hommes morts et le pilote et un ou deux autres membres de l'équipage grièvement blessés . Peu après, il est la proie de Messerschmitt en maraude et s'abat dans un champ. Bridges, bien que blessé, réussit à s'extraire de l'épave avant que son explosion ne tue les derniers survivants.

Le *1st Lieutenant* Sylvester S. Hunn, copilote de FLOSSIE FLIRT (pilote, *1st Lieutenant* Charles E. Hughes), porte sur les événements un regard quelque peu brouillé :

« Mes souvenirs de ce laps de temps sont quelque peu incohérents. J'ai vu des explosions au sol et trois avions se désintégrer devant nous. J'ai vu un soldat s'agenouiller et nous tirer dessus avec son fusil. En levant les yeux, j'ai aperçu la pendule de l'église; elle indiquait trois heures précises. Le feu, la fumée, le bruit et la peur avaient transformé cet endroit en un véritable enfer. »

L'équipage pense que l'avion s'en est tiré sans trop de mal, mais constate que tout le fuselage a été criblé de projectiles et qu'il perd son essence. Un Messerschmitt attend FLOSSIE FLIRT à la sortie du « tunnel ». Hughes vole si bas qu'il ne peut entreprendre des manœuvres évasives qu'en glissant sur l'aile. Tout à coup, le chasseur disparaît.

Selon les témoignages des autres équipages, le *1st Lieutenant* George W. Winger pilote un avion (WING DINGER) de couleur orange. Cela est peu vraisemblable et ne peut s'expliquer que par la réverbération particulière des incendies sur le métal de l'avion ou par le fait que la teinte officielle *Desert Sand*, présentant une forte coloration abricot au départ, avait tendance à passer au soleil pour virer au rose soutenu, au point qu'elle était surnommée *Desert Pink*.

Pendant sa passe de bombardement, WING DINGER est soufflé par une puissante explosion au sol (sans doute de la même cuve que pour FORKY II). La *Flak* tue le mitrailleur de queue et détruit deux moteurs. L'avion émerge en flammes. Les deux pilotes, au prix d'efforts surhumains, montent jusqu'à 150 m pour permettre à leurs hommes d'évacuer, sachant très bien qu'eux-mêmes n'auront jamais le temps de le faire. Seuls les deux mitrailleurs de sabord sautent avant que l'appareil ne décroche et ne s'engage dans une vrille mortelle.

Finalement, LADY LUCK se montrera à la hauteur de sa réputation, traversant cet enfer avec seulement une antenne radio arrachée !

Sur les 16 appareils de Leon Johnson qui ont atteint « White V », 5 ont été abattus, faisant 30 morts et 15 prisonniers (la plupart des appareils volaient avec un équipage de neuf hommes).

Les survivants tentent de se regrouper pour s'offrir une protection mutuelle tout au long du trajet de retour. Avant la tombée du jour, il y aura d'autres combats aériens et d'autres morts.

Toutefois, la mission des FLYING EIGHT-BALLS n'est qu'à moitié accomplie, car, pendant ce temps, vingt autres Liberator foncent vers Brazi, plus au sud. ■

RUTH-LESS
RUTH-LESS

CHAPITRE VIII

UN VRAI BILLARD

**Nous ne pouvions pas rater notre cible.
Nous volions à deux mètres du sol !
1st Lieutenant George E. Hulpiau, bombardier d'AVENGER.**

QUAND LE *COLONEL* JAMES T. POSEY, assis sur le siège de droite de VICTORY SHIP piloté par le *Captain* John J. Diehl Jr, sépare sa formation de vingt appareils de celle de Leon Johnson, il prend alors le cap 137 qui va les mener droit sur l'objectif « Blue », la raffinerie du Créditul Minier, en bordure de la petite localité de Brazi.

James Posey : « Le cœur un peu serré, nous avons vu nos camarades foncer vers un horizon bouché par de grosses volutes de fumée noire qui s'élevaient haut dans le ciel. On ne savait pas trop ce qui les y attendait, mais on se doutait tous que cela ressemblerait à l'enfer. Pour notre part, nous avancions vers un ciel dégagé et clair, si ce n'était pour une brume persistante et des fumigènes qui s'allumèrent à notre arrivée. »

S'il ne peut plus guère compter sur l'effet de surprise, car les artilleurs locaux ont eu le temps de s'échauffer lors du passage du CIRCUS de Baker, au moins son objectif est encore intact et ce, d'autant plus curieusement, que plusieurs dizaines d'appareils des vagues précédentes ont défilé à proximité sans le voir ou sans s'y intéresser.

FRAPPES CHIRURGICALES

La « force bleue » des EIGHT-BALLS est répartie en quatre sections de cinq appareils qui forment chacune un « M ». Elles commencent à s'étaler pour occuper un front large de 250 mètres. Ce front, lui-même, a été divisé en trois couloirs et chaque appareil s'est vu attribuer une cible particulière. Cette attaque est en quelque sorte l'ancêtre des frappes chirurgicales, tout au moins dans sa conception.

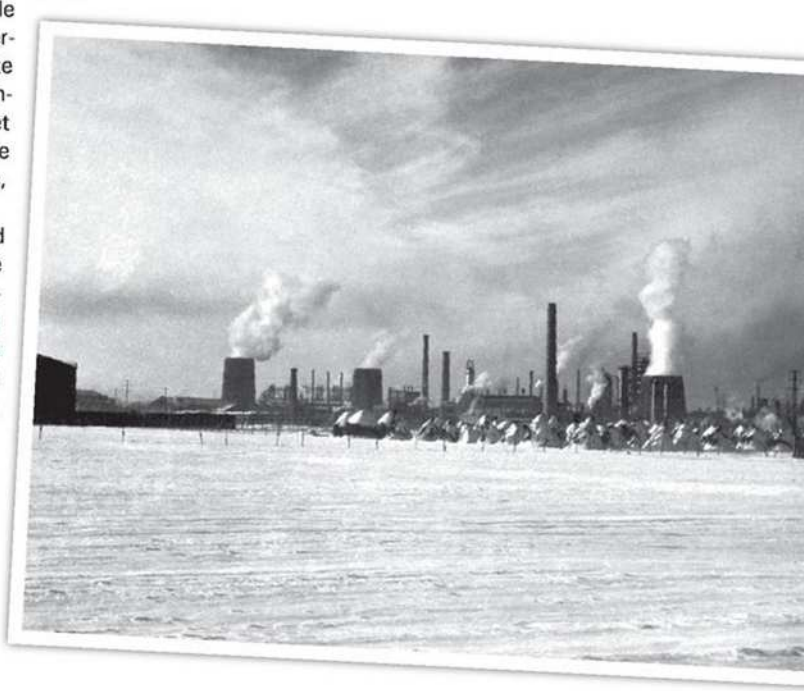
En tête, VICTORY SHIP entame un duel entre ses mitrailleurs et la *Flak* qui s'intensifie à mesure que le B-24 s'approche de l'objectif. L'appareil est atteint à plusieurs reprises sans gravité, à l'exception d'une salve qui blesse mortellement le mitrailleur de sabord gauche. Grimpant à une altitude de 75 m, l'appareil largue ses bombes sur une unité de craquage, puis plonge pour dégager le plus bas possible. En se refermant, les trappes de la soute à bombes emprisonnent à l'intérieur des touffes d'épis et une brassée de chaumes de blé ! Pour les deux suivants, tout se passe bien.

1st Lieutenant David W. Alexander, pilote de FLAK ALLEY : « Les défenses terrestres étaient extrêmement denses et très précises. Jamais je n'aurais imaginé une telle intensité pendant les trois minutes que nous avons survolé l'objectif ».

1st Lieutenant Robert J. Lehnhausen, copilote de NATCHEZ BELLE : « Les armuriers avaient monté des mitrailleuses fixes dans le nez des appareils avec le bouton de mise à feu sur le manche du copilote. Pendant le bombardement, j'ai eu l'occasion de presser la détente, mais après le premier coup, le canon s'est enrayé. C'est le seul projectile que j'aie jamais eu l'occasion de tirer au cours de mon tour d'opérations ».

Ce n'est pas le cas pour SATAN'S HELLCAT du *Captain* Rowland B. Houston, qui vole à l'extrémité droite de la section. Criblé de plomb, avec le moteur n° 1 traînant une fumée bleuâtre inquiétante, le bombardier est ensuite assailli par plusieurs Bf 109.

◀ L'équipage du *1st Lieutenant* Frank D. Slough (debout, à gauche) devant le B-24D-25-CO 41-24282 RUTH-LESS, photographié à Shipham (Grande-Bretagne), le 27 mai 1943.



▼ Une jolie vue du Créditul Minier, à Brazi, sous la neige, à la fin de l'année 1940.
Si cette raffinerie est l'une des plus petites visées par « Tidal Wave », elle est surtout la plus moderne et produit du carburant à haut indice d'octane.

▶ Discussion entre des pilotes allemands du I./JG 4 et des pilotes roumains à l'été 1942. Toujours les mêmes gestes, langage des signes international dans toutes les aviations du monde. À gauche, le *Hauptmann* Manfred Spenner avec son avion derrière. En détachement à Mamaia, les pilotes portaient un gilet de sauvetage pour survoler la mer Noire.

▶ Les mécanos de VICTORY SHIP, le « vaisseau amiral » de la « force bleue » des FLYING EIGHT-BALLS. Il s'agit du B-24D -5-CO 41-23813 piloté pour la circonstance par le *Captain* John J. Diehl Jr, avec à son bord le chef de l'attaque sur le Creditul Minier, le *Lieutenant Colonel* James T. Posey. VICTORY SHIP est souvent donné comme ayant été abattu le 21 janvier 1944, mais il s'agit d'une erreur, l'appareil perdu était le 41-23819 (MACR 2358).

▶ L'équipage du B-24D 41-24235, baptisé EARTHQUAKE MCGOON, du nom d'un personnage de la bande dessinée populaire Li'l Abner. Huit des dix aviateurs qui posent sur cette photo participent à « Tidal Wave », dont le pilote, le *1st Lieutenant* Walter I. Bunker, debout à l'extrême gauche.

MESSERSCHMITT STORIES

Le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann se glisse dans sa queue et lacère ses œuvres vivres à coups d'obus de 20 mm. Mais il commet une erreur : « Je me suis rapproché à moins de vingt mètres. C'est alors que mon moteur a pris feu et qu'une terrible vibration a secoué l'avion. Ma vitesse m'a déporté sous le flanc gauche du bombardier qui était désemparé. Le Liberator et le sol arrivaient ensemble très vite et je me trouvais coincé entre eux sans pouvoir agir sur mes commandes. J'ai pensé que ma meilleure chance serait d'être projeté hors de l'avion au moment du contact avec le sol. J'ai défait mon harnais et ouvert la verrière. Je ne me souviens plus comment je suis arrivé au sol. La première chose que j'ai constatée, c'est que j'étais assis par terre, avec mon pantalon déchiré et des coupures aux jambes. »

Les deux appareils se sont écrasés l'un à côté de l'autre. Dans le bombardier, il n'y a aucun survivant.

La deuxième section est conduite par le *Captain* Reginald H. Philipps à bord de LEMON DROP. Lui-même s'en sort avec un pare-brise étoilé par des éclats d'obus.

AVENGER, qui vole à l'extrême gauche aux mains du *1st Lieutenant* William D. Hughes, est attaqué à la sortie par deux Bf 109 que le mitrailleur de sabord droit, le *S/Sergeant* Alphonse J. Terwey, et le mitrailleur supérieur, le *T/Sergeant* William G. Morton, expédient au tapis en flammes, puis par un Bf 110, dont le mitrailleur de queue, le *S/Sergeant* John Merrigan, revendique aussi la destruction.

EARTHQUAKE MCGOON (*Captain* Walter I. Bunker) est tiré depuis le toit d'un hôpital. Plusieurs coups au but sectionnent des câbles électriques et des tuyauteries hydrauliques. Peu après le bombardement, le moteur n° 3 est touché. Dans sa précipitation, Bunker met par erreur en drapeau le moteur n° 4, ce qui a pour conséquence de faire chuter le bombardier au ras des épis de blé. Le pilote rétablit la situation avant de commencer la moisson avec quelques semaines d'avance.

Pas de problèmes particuliers pour HAGMAG THE MOTHBALL QUEEN (*2nd Lieutenant* George P. Martin) et MARGARET ANN (*1st Lieutenant* George R. Jansen).

Pour la troisième section, commandée par le *Major* William N. Anderson, pilotant LYNN BARI II, les choses se passent à peu près de la même manière. Attaqué par deux Bf 109 et un Bf 110, l'équipage les revendique tous les trois descendus en flammes. Il faut, comme le lecteur s'en doute, prendre ces revendications avec beaucoup de circonspection. Ainsi que mentionné plus haut, le I./JG 4 n'a perdu que deux avions, quatre autres étant endommagés.

Les quatre autres B-24, TIMB-A-A-AH! (*1st Lieutenant* Richard A. Larson), TROUBLE (*1st Lieutenant* Gordon S. Stevens), BALDY AND HIS BROOD (*Captain* William H. Strong) et SOUTHERN COMFORT (*1st Lieutenant* Horace W. Austin), passent sans être vraiment inquiétés.

DE SACRÉS BONS MOTEURS

Commandant la quatrième et dernière section, le *Major* James C. Beam pousse les gaz à fond de MISTER 5 X 5. Sa passe se déroule sans incident. Ce n'est pas exactement le cas pour son voisin de gauche, HELEN B. HAPPY du *1st Lieutenant* Shelby I. Irby. Encadré par la *Flak*, il prend un coup sous la trappe arrière, qui provoque une projection de débris métalliques qui blessent les deux mitrailleurs de sabord. Dans la confusion, le pilote s'aperçoit qu'ils ont oublié de larguer les bombes; ils s'en débarrasseront dans la nature.

Au début de son approche finale, G.I. GAL, piloté par le *1st Lieutenant* Elmer H. Reinhart, est touché par un obus qui bloque la tourelle arrière. Le *S/Sergeant* George Vanson s'en dégage pour essayer de la remettre en fonctionnement. C'est à ce moment qu'un 88 arrache la tourelle et une partie de l'empennage arrière. « Je n'ai pas eu une égratignure, s'étonnera Vanson. Il y avait quelques trous dans mon casque et dans mon blouson, mais moi je n'avais rien. »

Avant même d'atteindre la cible, une pluie d'obus s'abat sur G.I. GAL. Les moteurs n° 4 et 3 sont atteints, puis un 88 arrache une partie de l'aile gauche : « Il ne restait plus grand-chose de l'aile à l'extérieur du moteur n° 1, témoignera le mécanicien, le *S/Sergeant* Russell D. Huntley. L'obus avait emporté tout ce qui se trouvait entre le longeron principal et le bord de fuite. Il ne restait que de l'aluminium tordu, pas assez pour nous maintenir en l'air. » Pourtant, Reinhart et son copilote, le *Flight Officer* Charles I. Starr, réussissent à le conserver en ligne de vol. Des chasseurs s'approchent, mais dédaignent l'appareil, sans doute persuadés que sa fin est proche. Reinhart partage pleinement leur point de vue.

Il grimpe à 1 000 m et donne l'ordre d'évacuation. Une fois l'équipage dehors, Reinhart saute à son tour. Ils sont tous saufs, à l'exception de Starr dont le parachute s'est ouvert trop tard et qui s'est tué en prenant contact avec le sol. Huntley conclura son aventure par cette remarque : « Pratt and Whitney fabriquaient de sacrés bons moteurs pour qu'ils nous aient emmenés aussi loin ! »

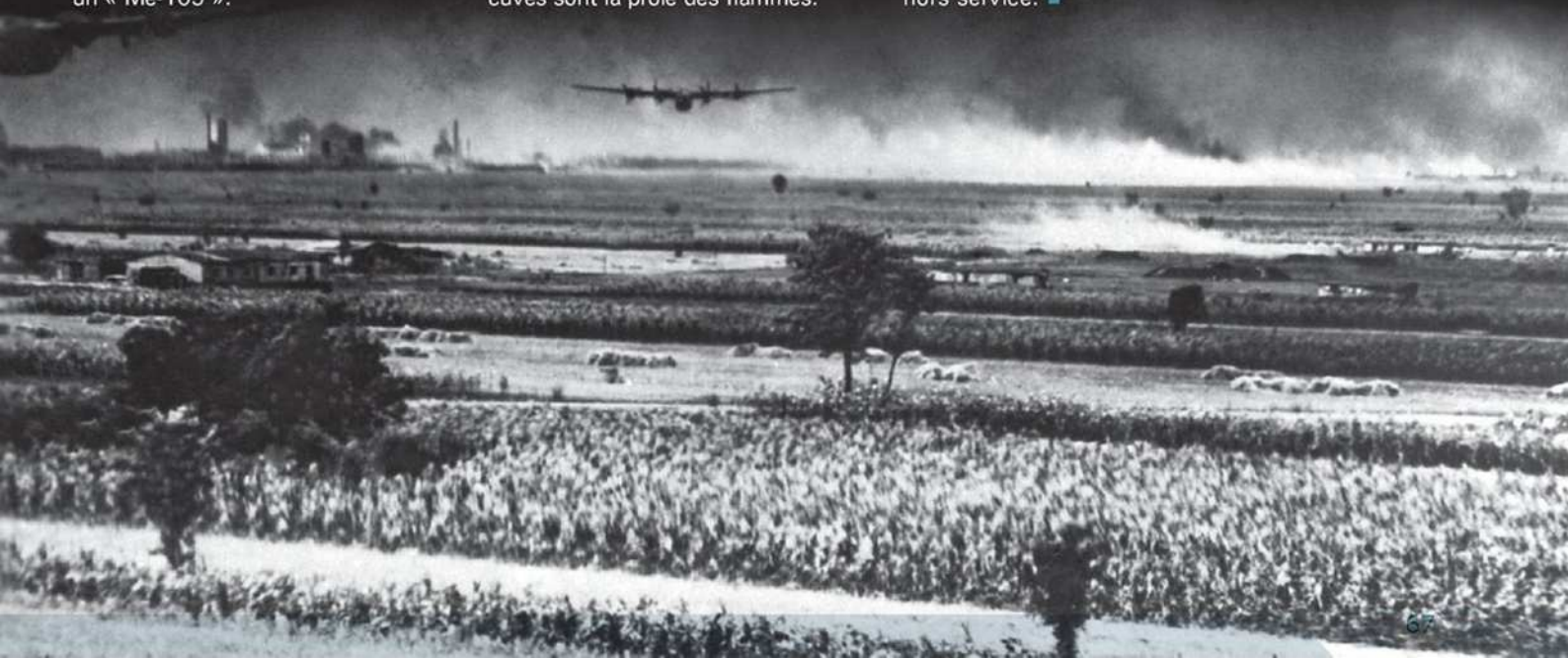
Les voisins de droite de Reinhart, les *1st Lieutenants* James C. McAtee (OLD CROW) et Frank D. Slough (RUTH-LESS) récoltent quelques « pruneaux », mais s'en tirent sans dommages graves. Un mitrailleur de Slough revendique aussi un « Me-109 ».

◀ L'équipage du B-24D 42-40172, LYNN BARI II, du *Major* William N. Anderson (debout, au centre). Le mitrailleur de sabord, le *S/Sergeant* George E. Hartney (debout, deuxième en partant de la droite) a peint son nom sous son poste de tir.

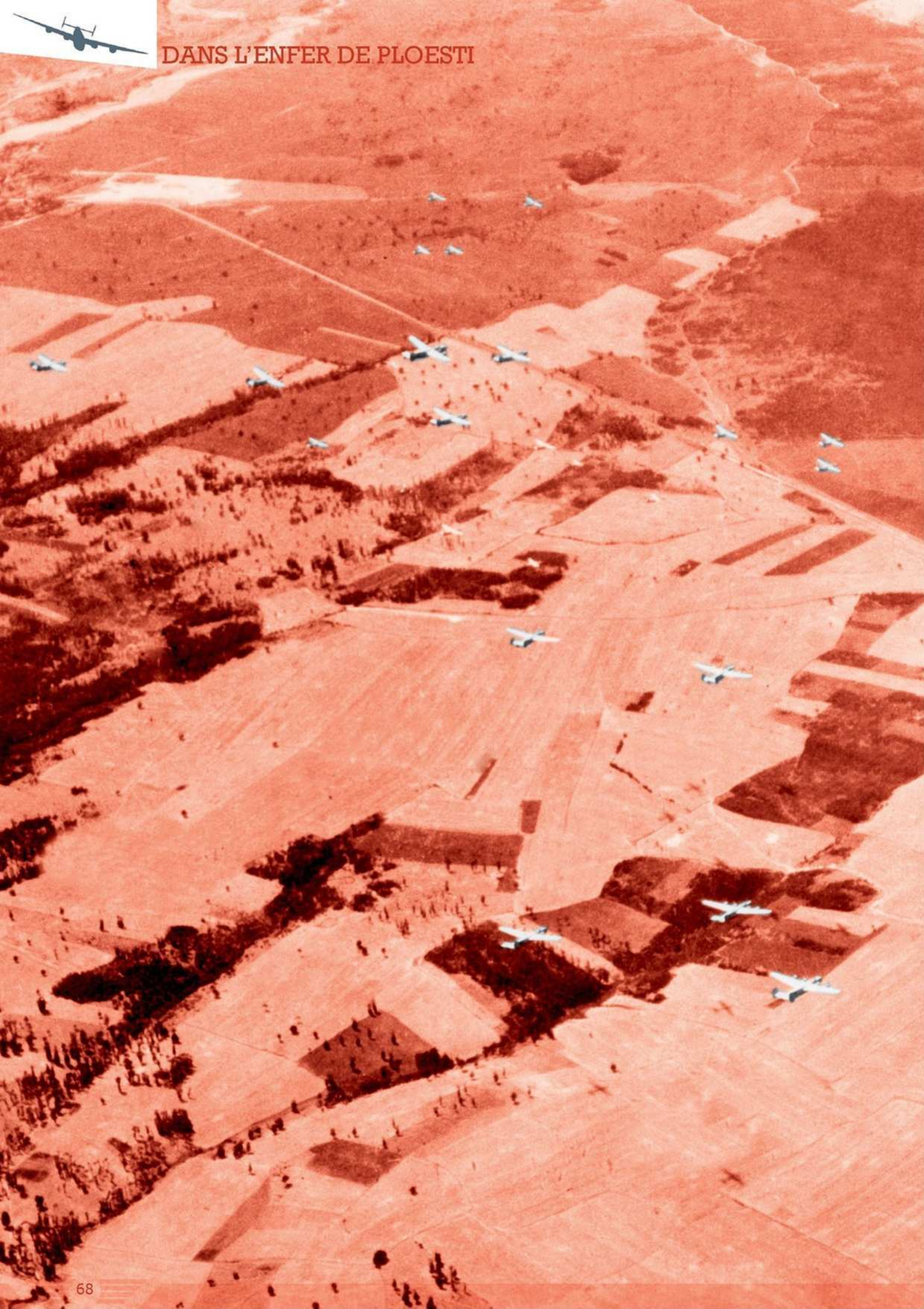
◀ TIMB-A-A-AH!, le B-24D-75-CO 42-40606, qui sera abattu quinze jours après la mission sur Ploesti avec un autre équipage à son bord. Des hommes présents sur cette photo, seul le pilote ne fera pas partie de la mission du 1er août.

RUTH-LESS est le dernier à quitter la scène de « Blue ». La raffinerie est secouée à intervalles irréguliers par l'explosion des bombes à retardement. Des incendies ravagent plusieurs bâtiments dont la chaufferie et la centrale électrique. De nombreuses installations et de grosses cuves sont la proie des flammes.

Cette attaque, exécutée selon le plan prévu, prouve la justesse du raisonnement du *Colonel* Jacob E. Smart. Au prix minimum de deux avions abattus, dix morts et huit prisonniers, l'une des raffineries les plus modernes d'Europe vient d'être mise hors service. ■



▼ La dernière vague des EIGHT-BALLS quitte Brazi et le Creditul Minier. Les deux B-24 que l'on aperçoit sont probablement OLD CROW, à gauche, et RUTH-LESS, au centre. Un incendie s'élève à droite de la photo, loin de l'objectif, probablement causé par le crash d'un Liberator. Plus près de la caméra, un pot fumigène crache un nuage artificiel.



CHAPITRE IX

LES SCORPIONS VOIENT ROUGE

Nous avons appelé Hughes pour lui dire qu'il était en feu : *"Grimpe et barre-toi !"*. Il nous a répondu : *"OK, je vais mettre les bombes sur la cible"*.
1st Lieutenant Robert L. Wright, **pilote d'Old Blister Butt.**

Dans le « vaisseau amiral » des Sky Scorpions, le Colonel Jack W. Wood, assis derrière les deux pilotes de The Scorpion, cherche à se repérer. Pour filer sur Campina, les Scorpions ont faussé compagnie au reste de la troupe à l'IP d'entrée de Pitesti, prenant un cap plus au nord afin d'arriver sur leur objectif par le nord-ouest. Wood cherche donc son deuxième IP, là où le groupe virera vers le sud-est pour tomber droit sur la Steaua Romana, l'objectif « Red ».

LA MALÉDICTION DE TARGOVISTE

Le chef navigateur du groupe, le *2nd Lieutenant* Stell Meador, a reçu la consigne de chercher le monastère de Dealu, perché sur une montagne, un « point de repère visible à des miles à la ronde ». Certes, mais le problème, c'est que le temps est bouché et que le sommet des montagnes est recouvert par la brume.
Se fiant à ses calculs, Wood trouve un défilé qui s'engage dans la bonne direction. Il tape sur l'épaule de son pilote, le *Captain* Kenneth M. Caldwell, et lui pointe du doigt la vallée qui s'étale vers le sud-est. Le pilote exécute sur le champ un virage dans la direction indiquée. Aussitôt, Meador hurle dans l'intercom : « Trop tôt ! Trop tôt ! Vous tournez trop tôt ! »
Se pose pour les autres pilotes, tout au moins ceux avisés de l'erreur par leur navigateur, le même cas de conscience que pour ceux qui suivaient K.K. Compton. Tous réagissent de la même manière, pour les mêmes raisons : ils tournent avec leur leader pour ne pas disloquer la formation et, surtout, pour éviter les collisions.
De la courte conversation échangée entre Meador et Wood, ce dernier conclut qu'il a commis une erreur et que le groupe se dirige sur Targoviste – décidément un lieu maudit ! Il ordonne alors un 180 à gauche. Vue du dessus, la formation des Sky Scorpions doit avoir l'allure peu académique d'un serpentin, car, en raison du long rayon de virage des Liberator, les derniers n'ont pas tout à fait fini de virer à droite quand les premiers ont déjà pris le cap réciproque ! C'est là que la discipline de vol s'avère essentielle : si certains n'avaient pas suivi leur chef, le second virage aurait provoqué une épouvantable collision.
Les Scorpions reprennent leur route d'origine et, avec le brouillard qui se dissipe sur les montagnes, certains mitrailleurs de queue signalent qu'ils aperçoivent le monastère derrière la formation. La prochaine vallée sera la bonne et, quelques minutes plus tard, les 29 B-24 longent la rivière Prahova qui les conduit droit à Campina. Ils auraient dû être 30, mais un pilote, le *2nd Lieutenant* Dwaine C. Lighter, fait partie des trois aviateurs qui ont refusé de prendre part à cette mission; cela ne lui portera pas chance, car le 27 août, il disparaîtra au large de Brest.

UN PLAN MINUTIEUX

L'objectif « Red » a été affecté aux Scorpions volants, parce qu'il est le plus éloigné et que le 389th *Bombardment Group* a reçu des avions neufs, certains équipés d'une tourelle ventrale Sperry (qui sera démontée pour rétablir le centre de gravité déplacé par l'installation des réservoirs de soute). Wood a minutieusement mis au point son plan d'attaque avec ses officiers. La Steau Romana ne présentant qu'une façade de 150 mètres avec quatre cibles principales (deux unités de distillation, une unité de craquage et les chaudières) formant un vague losange, il a divisé ses forces en trois colonnes, qui se croiseront à proximité de l'objectif (voir graphique pages suivantes). Chaque colonne respectera une altitude déterminée et utilisera des fusées de retard réglées à une heure pour les premières, vingt minutes pour les deuxièmes et quarante-cinq secondes pour les dernières.
À environ six kilomètres de l'objectif, le 389th se sépare en trois colonnes, conformément au plan. Caldwell, qui mène la colonne centrale (verte sur notre diagramme), composée de cinq sections à trois appareils, maintient son cap au 143.
La colonne de gauche (rouge) du *1st Lieutenant* Elmer R. Rodenberg, soit trois sections de trois appareils, vire au 129 pendant une minute, puis prend le cap 170.

◄ Cette impressionnante photo montre le 389th *Bombardment Group* au-dessus de la vallée de la Prahova qui mène à Campina. En tête du cortège, Sack Time Sally, piloté par le *Captain* Kenneth M. Caldwell; derrière son siège, le chef des Sky Scorpions, le *Colonel* Jack W. Wood. On se rend facilement compte qu'une telle armada ne peut pas virer sur place et que, pour que les distances de sécurité soient respectées (on note qu'au sein des sections, les appareils volent à une moyenne de deux envergures de distance les uns des autres, soit 60-70 m), il faut prévoir un rayon de virage de l'ordre de quinze kilomètres.

▶ Les premières bombes font mouche sur le bâtiment des chaudières et l'unité de craquage de la Steaua Romania. Réglées à une heure, elles n'explosent pas, mais causent néanmoins des dégâts considérables en transperçant les murs et fracassant les installations.

La colonne de droite (bleue) du *1st Lieutenant* Frank B. McLaughlin, comportant deux sections, la première de trois et la seconde de deux appareils, dégage pendant quarante-cinq secondes au 170, puis vient au 130.

« Red » est le moins bien protégé des objectifs attaqués ce jour-là, mais, comme s'en apercevront les Scorpions, il n'est pas pour autant sans défense. Et, d'ailleurs, à quatre kilomètres de la Steaua Romana, les artilleurs allemands ouvrent le bal.

PRÉCISION DIABOLIQUE

THE SCORPION s'engage le premier. Sa cible est droit devant, à l'entrée de la raffinerie : le bâtiment des chaudières. Il est suivi par les leaders des quatre autres sections de la colonne centrale.

SACK TIME SALLY (*1st Lieutenant* Roy E. Braly) et les quatre autres ailiers gauches foncent sur l'unité de distillation, tout au fond à gauche, et THE GOLDEN SANDSTROM (*1st Lieutenant* James F. Tolleson) et les ailiers droits des autres sections sur l'unité de craquage.

▶ Une unité de distillation de la Steaua Romana sous les flammes.

Caldwell, ou plus exactement son bombardier, le *1st Lieutenant* John A. Fino, dépose une bombe de 500 kg, qui rebondit au pied du bâtiment des chaudières avant de pénétrer à l'intérieur. Réglée à une heure, elle n'explose pas, mais cause de gros dégâts en éventrant une chaudière qui saute sous la pression de la vapeur. Un geyser de débris est projeté dans les airs et le feu prend dans le bâtiment. Les deux autres appareils de la section mettent aussi leurs bombes au but avec une précision diabolique.

DANS LE JARDIN DE LA PRINCESSE

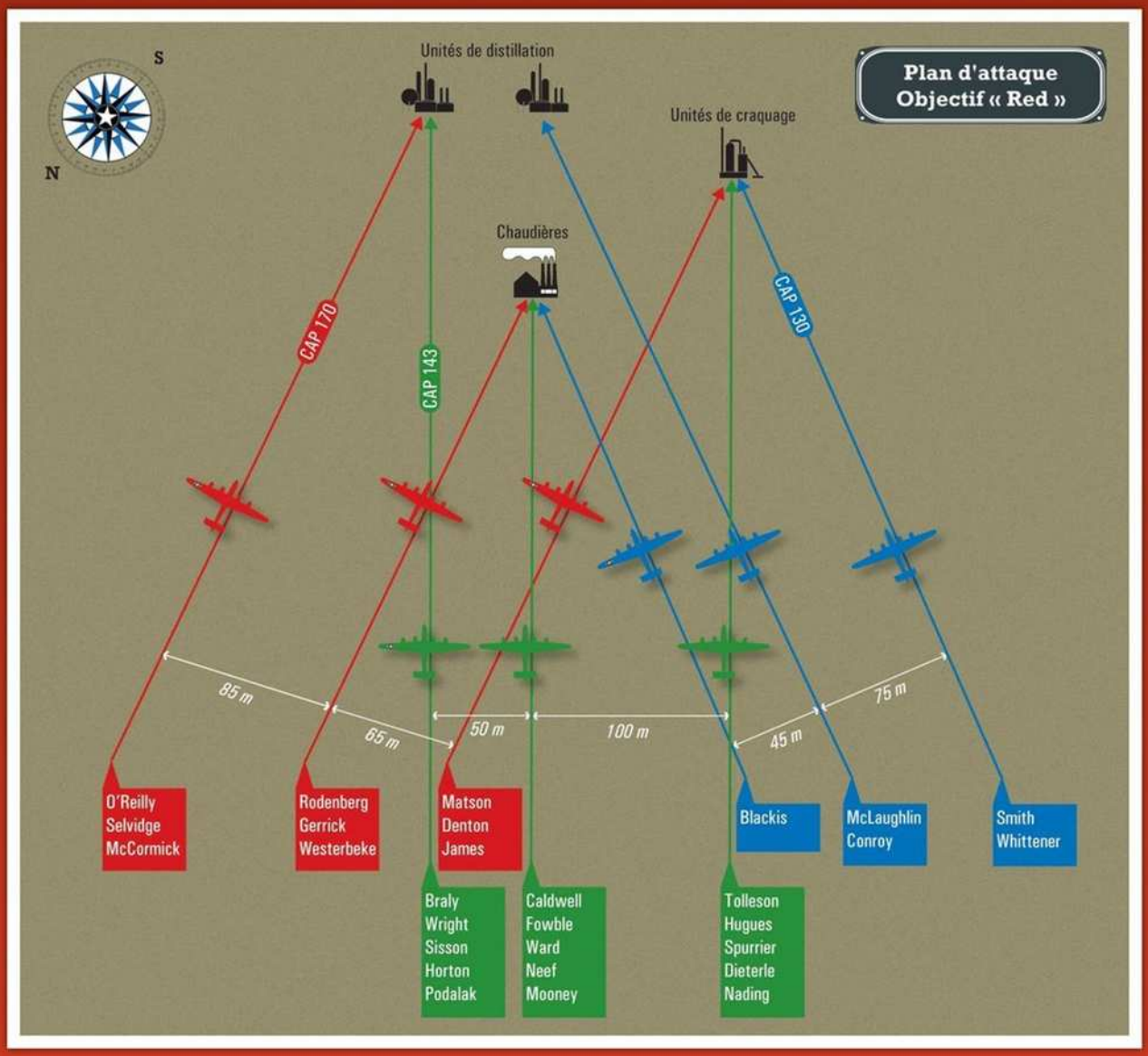
Arrive derrière la première section de la colonne de gauche. À l'aile gauche, le *1st Lieutenant* Robert J.H. O'Reilly III pilote CHATTANOOGA-CHOO-CHOO. Ce moment est gravé à tout jamais dans la mémoire de son bombardier, le *2nd Lieutenant* Albert A. Romano : « Nous étions sur la cible. Le bruit était assourdissant avec l'explosion des obus antiaériens, le tir des mitrailleuses et l'écrasement des bombes au sol. Une épaisse fumée noire montait en longues colonnes traversées d'éclairs d'un jaune-orangé brillant provenant du pétrole enflammé ». Au moment où le B-24 redresse, il est cueilli par des traçantes qui sectionnent des câbles de commande. Un moteur se met à tousser en crachant une inquiétante fumée grise. L'aile droite s'incline dangereusement et les deux pilotes luttent pour remettre le lourd appareil en ligne de vol. O'Reilly comprend qu'ils ne gagneront pas ce bras de fer. Il prévient l'équipage de se mettre en position d'atterrissage forcé. Une voix résonne dans l'intercom : « Il y a encore une bombe à bord ! » Au prix de gros efforts, Romano et le mécanicien navigant, le *T/Sergeant* Frank J. Kees, parviennent à la libérer alors que l'avion survole les abords de Floresti.

Mais le tortillard de Chattanooga n'a plus de vapeur et O'Reilly tente un atterrissage sur la berge de la rivière Prahova.

« Les quelques secondes qui ont suivi ont paru durer des heures. Pendant que nous glissions, le terrible bruit, mélange de crissement, de grincement, de froissement et de torsion des tôles les unes contre les autres, était assourdissant. On avait l'impression qu'on ne s'arrêterait jamais. »

Kees n'a pas eu le temps de sortir de la soute à bombes. Comme souvent en cas d'atterrissage sur le ventre d'un B-24, les ailes se sont effondrées sous leur poids, la tourelle supérieure écrasant la soute à bombes et le malheureux qui s'y trouvait encore.

Route d'approche
du 389th *Bombardment Group*
The Sky Scorpions
Campina
Buzau
The Sky Scorpions
Floresti
Targoviste
Ploesti
Brazi
Pitesti
Approche théorique
des autres groupes
Bucarest


Plan d'attaque
Objectif « Red »
S
N
Unités de distillation
Unités de craquage
Chaudières
CAP 170
CAP 143
CAP 130
85 m
65 m
50 m
100 m
45 m
75 m
O'Reilly
Selvidge
McCormick
Rodenberg
Gerrick
Westerbeke
Matson
Denton
James
Blackis
McLaughlin
Conroy
Smith
Whittener
Braly
Wright
Sisson
Horton
Podalak
Caldwell
Fowble
Ward
Neef
Mooney
Tolleson
Hugues
Spurrier
Dieterle
Nading

▶ Old Blister Butt, le B-24D-95-CO 42-40776 de l'équipage du *1st Lieutenant* Robert L. Wright. L'équipage s'était déjà distingué, quand, le 10 juillet 1943, il fut contraint de se poser en Sicile sur un terrain qui venait d'être libéré par les troupes canadiennes quelques minutes auparavant. Prêtant main forte aux Canadiens, ils repoussèrent ensemble la contre-attaque d'une troupe d'Italiens qu'ils firent prisonniers. L'équipage rentrera à temps à Benghazi pour prendre part à la mission sur Ploesti.

Le *2nd Lieutenant* Richard W. Britt, navigateur, est laissé pour mort.

Si O'Reilly a pensé un moment que la chance proverbiale des Irlandais l'a abandonné, ce qu'il ne sait pas encore, c'est que Chattanooga-Choo-Choo ne s'est pas posé au hasard, mais tout simplement dans la propriété de la princesse Ecatarina Olympia Caradja. Nous aurons l'occasion d'en reparler plus tard, car elle a joué un rôle très important, non seulement dans « Tidal Wave » mais aussi par la suite.

FUITES D'ESSENCE

Pour les autres sections, tout se passe normalement, ce qui signifie que la plupart des appareils quittent « Red » plus ou moins intacts et que d'autres en ressortent plus ou moins endommagés.

Ole Irish du *1st Lieutenant* Frank B. McLaughlin est touché par la *Flak* : « Nous avons pris un coup direct dans le moteur n° 2, qui a décapité deux cylindres, et un autre dans le radiateur d'huile du n° 3, ce qui nous a obligés à mettre immédiatement les deux moteurs en drapeau ». En raison d'une brutale perte de puissance, le B-24 ne peut prendre de l'altitude et évite une ligne à haute tension en passant... dessous.

Le B-24 simplement codé « F » et piloté par le *1st Lieutenant* Richard B. Smith est sérieusement poivré avant d'atteindre l'objectif. Plusieurs obus ont dévasté l'empennage horizontal et bloqué les trappes de la soute. Le *T/Sergeant* Curtiss W. Callahan, radio, décide de s'en charger : « J'ai sauté dans la soute à bombes et, à coups de pied, j'ai suffisamment ouvert les trappes pour laisser filer une bombe de 500 kg. J'ai vu que l'essence s'échappait d'un réservoir de soute. Je me suis allongé sur la passerelle et j'ai obturé le trou avec mon doigt. Je suis resté comme ça le temps que l'on puisse transférer le reste de l'essence. »

Sa fuite d'essence, le *2nd Lieutenant* Lloyd H. Hughes à bord de l'avion codé « J » ne peut la colmater. Ayant pris un obus dans l'aile gauche, il aborde l'objectif en perdant abondamment son carburant. « Il a maintenu la formation, dira l'un des hommes du *1st Lieutenant* Edward L. Fowble qui vole à sa gauche. Il devait savoir qu'il avait été salement amoché, parce que l'essence fuyait si fort que l'on ne voyait plus le mitrailleur de sabord de notre côté. » Depuis l'aile gauche de la section, le *1st Lieutenant* Robert L. Wright, pilote d'Old Blister Butt, fait la même observation : « Nous pouvions maintenant rompre le silence radio. Nous avons appelé Hughes pour lui dire qu'il était en feu. *"Grimpe et barre-toi !"* Il nous a répondu : *"OK, je vais mettre les bombes sur la cible"* ».

À la sortie de l'objectif, un obus de *Flak* met le feu à la traînée de carburant. Aux commandes d'une véritable torche volante, Hughes cherche désespérément un endroit où poser son appareil pour sauver ses hommes. Il avise le lit d'une rivière. Au dernier moment, l'aile droite décroche et le B-24 capote et explose. Trois hommes en émergent, brûlés mais vivants ! Malheureusement, l'un d'entre eux, le *2nd Lieutenant* John A. McLoughlin (bombardier), décédera des suites de ses brûlures, quarante-huit heures plus tard.

Lloyd H. Hughes sera l'un des cinq récipiendaires de la *Medal of Honor* décernée aux participants de ce raid et l'un des trois à la recevoir à titre posthume.

▶ et ▶▶ Cette séquence dramatique, prise par le *1st Lieutenant* Charles G. Makin, bombardier à bord de Old Blister Butt, montre la fin de l'appareil du *1st Lieutenant* Lloyd H. Hughes, qui, en flammes, cherche à se poser sur les berges de la rivière Prahova, près de Campina. Malheureusement, l'aile droite décroche et l'appareil percute le sol. Loyd Hughes recevra la *Medal of Honor* pour le courage et la détermination de son action. (Collection Dan Melinte)

TRAGÉDIES ET MIRACLES

Les sections défilent les unes derrière les autres. Le tir antiaérien devient de plus en plus dense, tous les servants étant maintenant à leur poste et pour la plupart bien échauffés.

Le *1st Lieutenant* Melvin E. Neef, menant la quatrième section du centre aux commandes de THE BOOMERANG, en fait la malheureuse expérience. Un obus de 40 élimine le moteur n° 3 et endommage le n° 4. Comme en plus le mécanisme du pas de l'hélice du 3 a été démoli, il n'est pas possible de la mettre en drapeau et ses moulinets stériles ne font qu'aggraver la situation. Neef donne l'ordre de tout balancer par-dessus bord. « Et quand je dis tout, c'est tout ! », hurle le pilote dans l'intercom. Malgré cela, THE BOOMERANG ne décolle pas à plus de 30 m du sol. Si Neef pensait que le retour serait difficile avec seulement deux moteurs et demi, il se rend compte maintenant qu'il sera impossible, car l'avion ne pourra jamais franchir les montagnes.

La situation n'est guère meilleure pour son voisin de gauche, SAND-WITCH du *1st Lieutenant* Robert W. Horton. Un obus a mis le feu à l'un des réservoirs de soute avant l'attaque. Il prend quelques coups supplémentaires en sortie de l'objectif. Tout comme Hughes quelques minutes plus tôt, Horton cherche manifestement un endroit où poser sa torche volante. Il repère le même lit de rivière, mais peu avant l'atterrissage, l'aile droite décroche et l'appareil heurte le sol en se cassant en plusieurs morceaux avant d'exploser. Là encore, un miracle se produit : trois hommes sont éjectés, gravement brûlés, mais vivants. Malheureusement, le *2nd Lieutenant* John A. McLoughlin, bombardier, décédera des suites de ses blessures le 3 août.

Alors que la dernière section de la colonne du centre entre en action, une grêle de projectiles s'abat sur HITLER'S HEARSE, piloté par le *Captain* Robert C. Mooney. Le copilote, le *2nd Lieutenant* James F. Gerrits, est aux premières loges :

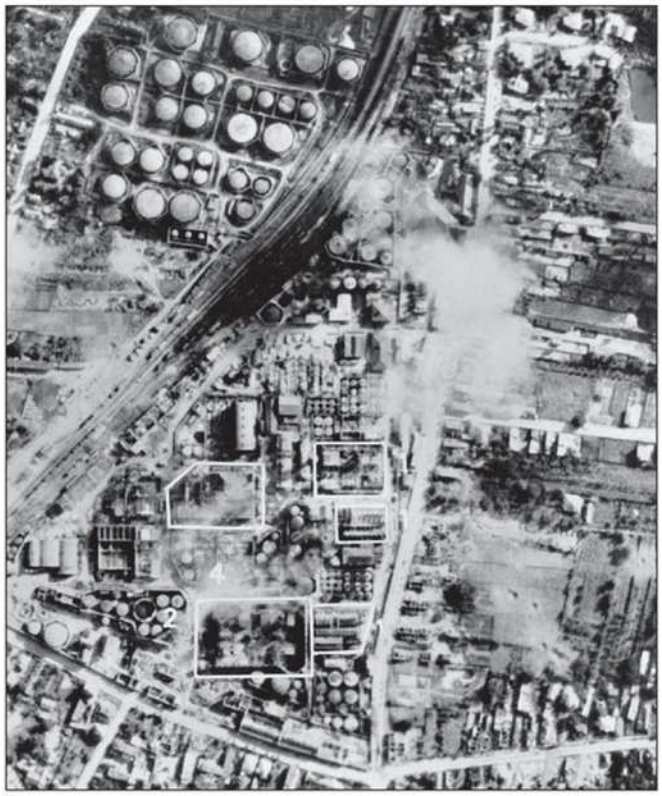
« Tout allait bien, quand, tout à coup, il y a eu un grand bruit dans le poste de pilotage et de la fumée partout, puis un grondement terrible provenant d'un trou dans le pare-brise. Je me suis tourné vers Mooney. Mooney était renversé sur son fauteuil, les mains détachées du manche. Du sang coulait de son visage. Il était évident qu'il avait perdu connaissance. [...] L'air s'engouffrait bruyamment par le trou du pare-brise où l'obus était entré, sur le côté gauche de la tête de Mooney. »

Plusieurs autres membres de l'équipage sont blessés : « Leuben, le radio, avait été salement amoché et gisait sur le plancher lui aussi. Il y avait du verre partout et le bruit infernal de l'air qui entrait par le pare-brise. J'avais l'impression que nous n'irions pas bien loin ».

Le *1st Lieutenant* Harold L. James est le dernier à attaquer. En raison d'une consommation anormale, il sait que son avion, simplement codé « S », ne rentrera pas en Afrique. Il pénètre dans un mur de fumée noire et de flammes orangées, se demandant si les bombes à retardement déposées par ceux qui sont passés avant lui ne vont pas lui exploser en pleine figure. Il essuie quelques tirs, dont certains traversent le poste de pilotage sans toucher personne, et dégage comme s'il était poursuivi par le diable.

Moins de trente secondes après son passage, la raffinerie de Steaua Romana est secouée par les explosions des premières bombes à retardement.

Après la sortie de l'objectif, certains équipages signalent des combats contre des Bf 109, mais aucun Liberator ne semble avoir été sérieusement endommagé par les chasseurs allemands. Ces duels ont juste permis quelques revendications plus ou moins fantaisistes de la part de mitrailleurs américains.



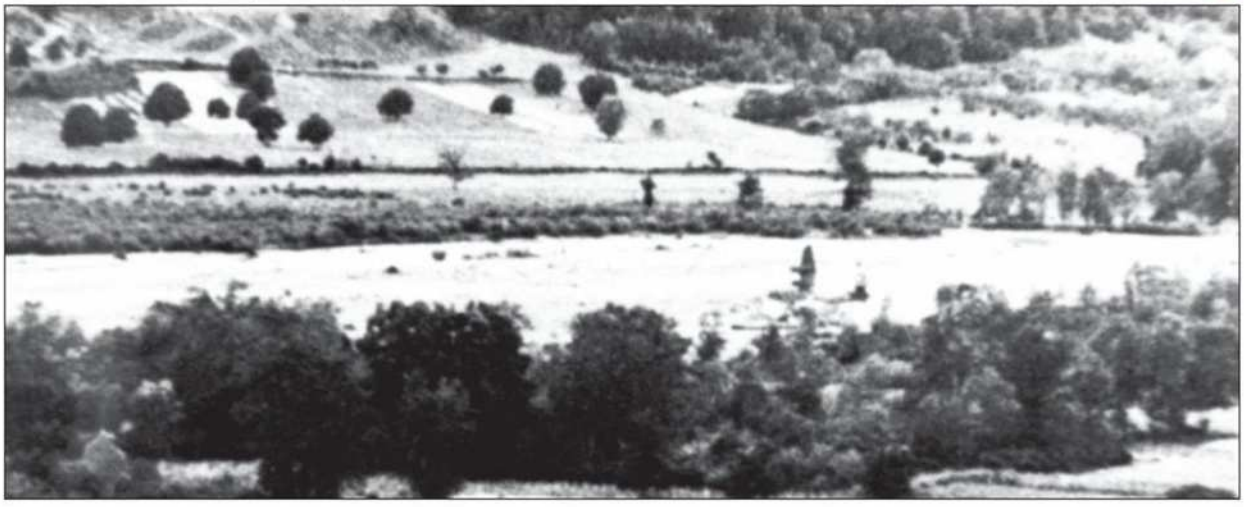
▲ Une photo de reconnaissance prise après le raid du 1er août 1943 sur la Steaua Romana. Les interprétateurs de l'USAAF ont indiqué les cibles principales visées par les SKY SCORPIONS :
1) les unités de distillation;
2) l'unité de craquage;
3) les chaudières;
4) une unité de raffinage.

UNE GRANDE RÉUSSITE

Les Scorpions volants ont parfaitement compensé leur erreur initiale. Leur bombardement s'est déroulé comme le prévoyait le plan. Les destructions causées à « Red » mettront la raffinerie sur la touche jusqu'à la fin de l'année. Par la suite, elle ne retrouvera jamais son rendement passé. Avec « Blue », c'est le bombardement le plus réussi de « Tidal Wave » et aussi l'un des moins coûteux.

Trois appareils ont été abattus sur ou dans les parages de Campina, faisant dix-huit morts et douze prisonniers. Le décompte final ne pourra être établi qu'une fois les autres avions posés en Afrique, en pays ami ou sur terrain neutre.

La route du retour s'annonce périlleuse pour certains appareils en piteux état. Et semée d'embûches, car les Bulgares n'ont pas baissé la garde et, en Grèce, la Luftwaffe se prépare à intervenir. ■



CHAPITRE X

IT'S A LONG WAY...

Nous étions tous assis en silence, contemplant avec un respect mêlé d'admiration le zinc qui nous avait ramenés de Ploesti sains et saufs. J'ai pensé en moi-même : « Mon Dieu ! on en s'est vu aujourd'hui ! »

***Captain* Edwin C. Baker, deuxième copilote de LITTLE LADY.**

IT'S A LONG WAY TO BENGHAZI, auraient pu fredonner les équipages, s'ils en avaient eu le cœur après avoir traversé l'enfer, où tant de leurs camarades sont restés, et si, pour certains, leurs chances de retour n'avaient pas paru aussi compromises.

Le plan pour le trajet de retour prévoit un regroupement entre 900 et 1 500 m près du lac Balta Potelul, proche de la petite ville de Corabia, à environ 200 km au sud-ouest de Ploesti. La formation doit alors monter à 3 000 m pour procéder jusqu'à Barkovista et, de là, jusqu'à Corfu. Ensuite, chacun adaptera son altitude à sa réserve de carburant pour le retour à Benghazi.

Ça, c'est la théorie...

LE RETOUR DES AFRICAINS

Loin du fracas et de la tourmente de Ploesti, l'agitation commence à s'emparer de ceux qui sont restés à Benghazi, à commencer par Brereton, Smart et Timberlake, qui ont été consignés au sol avant le départ de la mission. Depuis un bon moment maintenant, la radio relaie les appels de détresse des équipages, dont le nombre est pour le moins inquiétant.

Un peu avant 17 heures, heure estimée du retour des avions, le personnel de la base se rend en bordure de la piste, les uns pour assister les appareils en difficulté et prendre en charge les blessés, les autres par simple curiosité.

À 17h15, le téléphone retentit dans le PC de Brereton :

– Mon général, le général Ent vient de se poser à Berka II.

Soulagé, Brereton saute dans sa jeep pour aller accueillir Ent et Compton.

Cinq minutes plus tard, alors que le soleil décline à l'horizon, des « hourrah ! » retentissent sur le bord de la piste quand les spectateurs voient apparaître les premiers avions. Ils arrivent les uns derrière les autres, par petits groupes ou isolément. Certains ont l'air en bon état, d'autres ont visiblement souffert.

Passé 18 heures, alors qu'il fait presque nuit, les badauds désertent le bord de la piste et regagnent leurs quartiers, passant devant quelques équipes de mécaniciens désœuvrés qui attendent toujours l'arrivée de leurs avions. Ils savent pourtant qu'ils n'arriveront plus maintenant, il y a longtemps que leurs réservoirs sont à sec. Beaucoup attendront encore un long moment avant d'aller se coucher très tard, les larmes aux yeux mais avec l'espoir qu'ils se sont posés ailleurs.

◄ Depuis 17 heures, heure estimée de retour des B-24, le personnel de la base de Benghazi s'est regroupé en bordure de la piste. Les premiers n'arrivent que vers 17h20, au moment où le soleil commence à disparaître derrière l'horizon. Dans les minutes qui suivent se présentent de nombreux avions, solitaires ou groupés par petits paquets. Au sol, mentalement, tout le monde les compte un par un, tandis que les équipes médicales s'affairent déjà autour des premiers à s'être posés.

◄ Épuisés mais soulagés de s'en être sortis, le *Brigadier General* Uzal G. Ent (au centre) et le *Colonel* Keith K. Compton (à droite) sont accueillis par le *Major General* Lewis H. Brereton à leur arrivée à Berka II.

▲ Teggie Ann, le « vaisseau amiral » de Compton, s'immobilise sur la piste de Berka II. La fin de l'enfer !

▲ Chum V du *1st Lieutenant* Jerome P. DuFour se pose à son tour à Berka II.

▶ Keith Compton répond aux nombreuses questions que lui posent ceux qui sont restés à Benghazi, comme cet officier de la RAF au premier plan.

▲ À peine posés, les équipages sont soumis à l'interrogatoire des officiers de renseignement pour le *debriefing* de la mission. Sur la photo de gauche, on reconnaît K. K. Compton (à l'extrême droite) et sur celle de droite, c'est le *1st Lieutenant* Dean E. Lear, pilote de LITTLE RICHARD du 376th BG, qui est sur le grill.

Les équipages qui sont rentrés passent par la salle de *debriefing*, où les officiers de renseignement les questionnent à propos du moindre détail. Leurs rapports permettront, notamment, d'établir les listes MACR [1] pour les avions disparus, mais ce qui les intéresse par-dessus tout, c'est le degré des destructions infligées aux raffineries.

En tout, 91 B-24 se sont posés en Afrique, avec plus ou moins de facilité d'ailleurs.

ATTERRISSAGES EN ROUMANIE

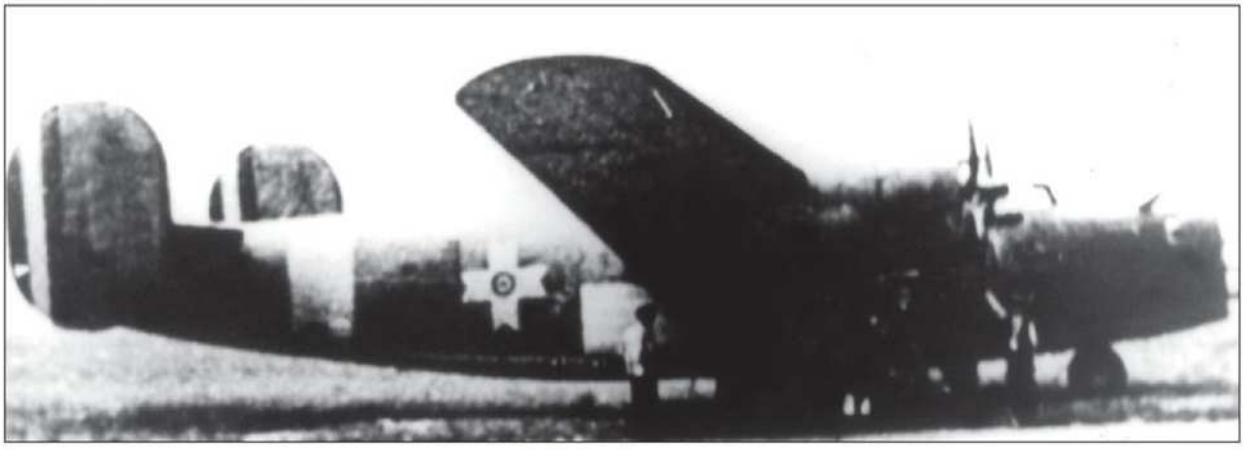
Aux commandes de PUDGY, le *1st Lieutenant* Milton Teltser du CIRCUS a compris qu'il ne rentrera pas en Libye. Avec un moteur hors d'usage, son avion refuse de prendre de l'altitude et ne pourra donc pas passer les montagnes. Teltser demande alors un cap pour la Turquie. Alors qu'il s'est éloigné de Ploesti en direction de la Bulgarie, deux Bf 109 font leur apparition.

La première passe crible de projectiles le flanc droit du bombardier, incendie le moteur n° 1 et tue le mitrailleur de sabord (*T/Sergeants* Bernard A. Higgins). Le feu se déclare dans la soute à bombes et se propage dans le fuselage.

Teltster sait que PUDGY est touché à mort : « J'ai piqué pour prendre de la vitesse et redresser l'aile afin de ne pas partir en soleil. Nous allions droit sur un champ de blé. Avec les deux moteurs de gauche hors d'usage, j'ai tout juste réussi à relever l'aile juste avant que nous ne commencions la moisson ». L'atterrissage est violent. Les réservoirs de soute explosent au contact, arrachant l'aile gauche. Le nez s'encastre dans le poste de pilotage, tuant sur le coup le navigateur (*2nd Lieutenant* Sanford A. Reback) et le bombardier (*2nd Lieutenant* Robert G. Ward). Comme souvent en pareil cas, la tourelle s'est effondrée, écrasant le *S/Sergeant* Vance Taylor. Quant au mitrailleur de queue, le *S/Sergeant* Richard R. Murray Jr., il a probablement été tué par les chasseurs. Les cinq survivants, brûlés et blessés, sont capturés et molestés par un commando de paysans fort mécontents de voir les « Russes » moissonner leurs champs. Sans l'intervention opportune d'un officiel, ils auraient probablement été lynchés.

◀ Le retour de « Tidal Wave » attire quelques « huiles » à Benghazi, comme le *Major General* James H. Doolittle, commandant la 12th *Air Force*. Il est accueilli par K. K. Compton (à droite).

[1] Les MACR - *Missing Air Crew Reports* – sont des documents remplis après chaque mission pour tout appareil non rentré. Ils listent le type, le *serial* et l'unité de l'avion, ainsi que l'identité complète de l'équipage. En annexe sont parfois inclus des comptes rendus de témoins oculaires, des cartes et tout document postérieur offrant des précisions sur le sort de l'équipage (lettres de la Croix Rouge, témoignages d'anciens co-détenus, par exemple).

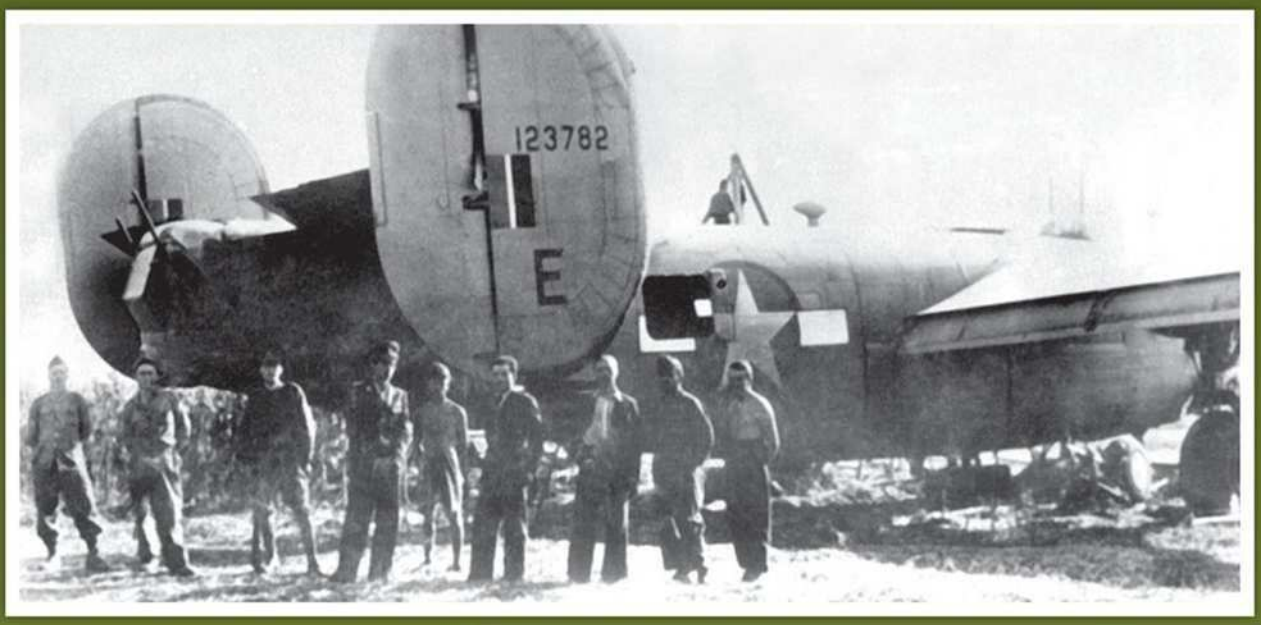


◀ BOILERMAKER II repeint aux couleurs roumaines. L'avion revolera en décembre 1943. (Ghiorgiu Hulubescu)

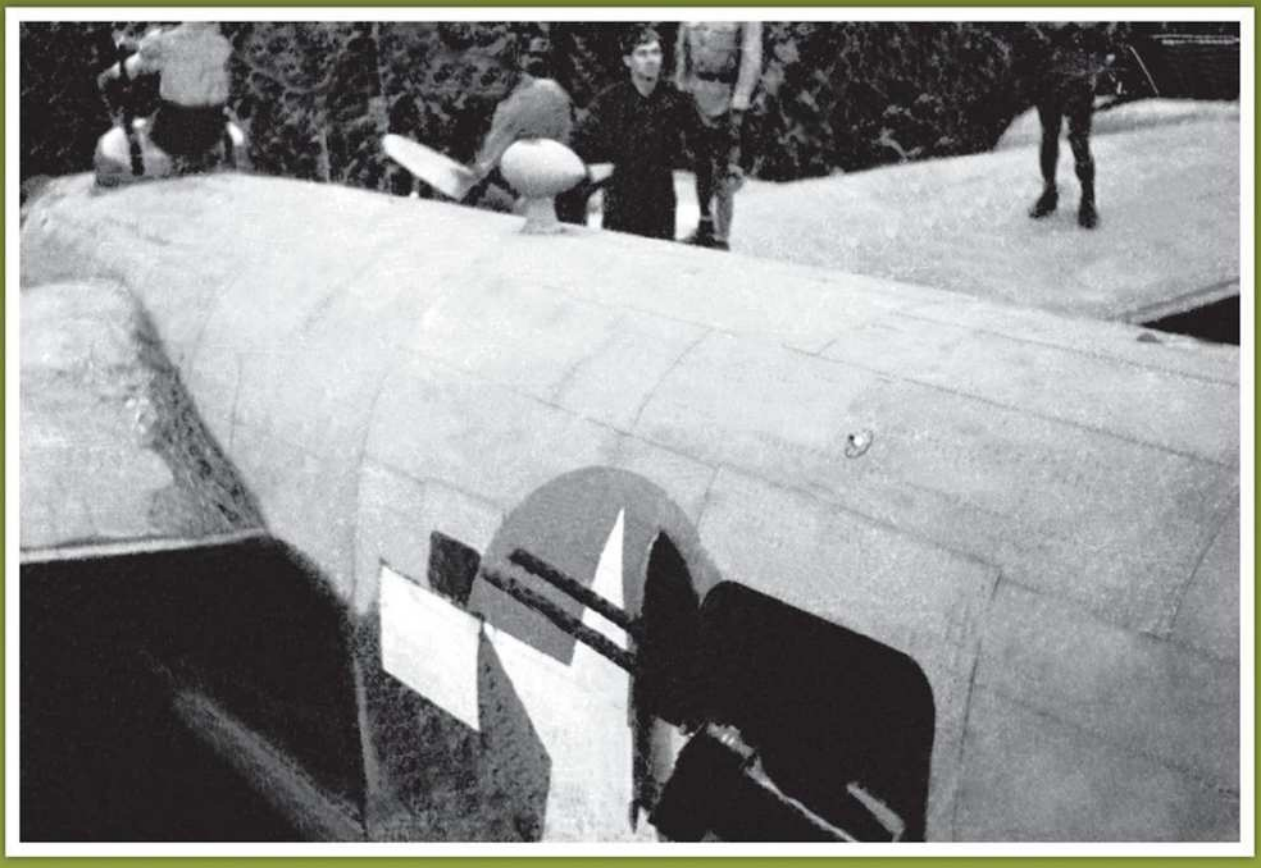
Crashes en Roumanie

◥ et ◢ CHATTANOOGA CHOO CHOO du *1st Lieutenant* Robert J. H. O'Reilly III des SKY SCORPIONS. L'appareil s'est posé sur la berge de la rivière Prahova, près du village de Nedelea, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Ploesti. Comme souvent en cas d'atterrissage forcé, le nez de l'appareil s'est encastré dans le fuselage et les ailes se sont effondrées sous leur poids, entraînant la chute de la tourelle supérieure. Malheur au mitrailleur s'il n'avait pas eu le temps d'évacuer son poste. On note le tiret après le « X », indiquant qu'il s'agissait du second appareil portant ce code dans l'escadrille. Au 565th *Bombardment Squadron*, il y avait, en effet, un autre « X », THE GOLDEN SANDSTORM. (Collection Dan Melinte)

▶ HONKEY TONK GAL, piloté par le *1st Lieutenant* Hubert H. Womble du CIRCUS, tombé près de Zilistea. Avec ses deux moteurs droits réduits en bouillie et de nombreuses autres avaries, l'appareil n'est pas allé bien loin après avoir bombardé « White V ». (Collection Dan Melinte)



Trois vues de BOILERMAKER II du *1st Lieutenant* Theodore E. Helin des PYRAMIDIERS, posé en catastrophe à Trestieni. Retapé avec des pièces prélevées sur BREWERY WAGON, il sera l'un des trois appareils à revoler sous les couleurs roumaines (voir photos plus haut). On notera avec intérêt que les sabords étaient équipés d'affûts jumelés. (Collection Dan Melinte)



▶ L'équipage du *Captain* Hugh T. Roper du 93rd *Bombardment Group* en Angleterre, en avril 1943. Tous périront le 1er août 1943, à l'exception de Walter T. Stewart (second en partant de la gauche), qui n'était alors que *1st Lieutenant* et copilote à bord d'EXTERMINATOR et qui, à Ploesti, était aux commandes de UTAH MAN. Cruel tour du destin, Roper (à l'extrême gauche) et la plupart des autres membres de l'équipage accomplissaient ce jour-là leur 25e et dernière mission de guerre avant de rentrer au pays.

L'appareil s'est écrasé près d'une petite ville appelée Ogrenznie Ilfou par les Américains, peut-être Ogrezeni, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Bucarest. Le nom semble à peu près correspondre à celui transcrit par le *Hauptmann* Wilhelm Steinmann pour sa seconde victoire du jour : Ogregini. On notera au passage que pas plus les Américains que les Allemands ne se souciaient des toponymes quand ils les jugeaient exotiques ! Si c'est le cas, cela remet en cause l'identité de sa seconde victime du jour qui pourrait ne pas être SATAN'S HELLCAT mais PUDGY (voir Chapitre VIII).

Dans THE BOOMERANG des SKY SCORPIONS, le *1st Lieutenant* Melvin E. Neef est confronté au même problème que Teltser : ses deux moteurs droits ont rendu l'âme et, en plus, il ne peut pas mettre les hélices en drapeau. Ne parvenant pas à s'élever au-dessus de 30 mètres, il avise un champ pour se poser sur le ventre à Butoiu. Cette fois encore, le nez s'encastre dans le reste du fuselage et la tourelle supérieure s'effondre sous son poids, mais, par chance, il n'y a ni blessés ni tués. Plusieurs hommes sont coincés dans l'épave et ne seront secourus que quatre heures plus tard par des paysans plus amicaux. Les onze membres de l'équipage sont emmenés en captivité.

DRAMES EN BULGARIE

Comme ils se le sont promis, les pilotes de chasse bulgares attendent de pied ferme ces impudents aviateurs américains s'il leur prend la mauvaise idée de repasser du côté de Sofia. Pourtant, ils ne seront en rien responsables de la destruction de deux B-24 au-dessus de leur pays.

Une dizaine de Liberator du CIRCUS ont réussi à se regrouper pour faire la route du retour ensemble. Le *Captain* Walter T. Stewart, aux commandes de UTAH MAN, les regarde le dépasser avec envie. Il ne peut pousser son appareil au-delà de 200 km/h sans que celui-ci ne se mette à vibrer comme une essoreuse. Il réussira pourtant à rentrer en Libye.

La section qui a bombardé ensemble « White V », THUNDERMUG, EXTERMINATOR et LET ER RIP, est restée groupée et a rejoint cette petite formation. À l'ouest de Sofia, les appareils s'enfoncent dans une masse nuageuse. Pour une raison inconnue, EXTERMINATOR et LET ER RIP entrent en collision dans les nuages. L'arrière du fuselage sectionné, EXTERMINATOR part dans une vrille impossible à contrôler. L'appareil du *Captain* Hugh T. Roper s'écrase au sol sans survivant.

Bien cabossé, LET ER RIP suit le même chemin, mais quatre hommes parviennent à s'arracher à la force centrifuge pour sauter. Trois parachutes s'ouvriront, ceux des seuls survivants de l'équipage du *1st Lieutenant* Victor E. Olliffe.

La plupart des rescapés des PYRAMIDIERS se sont regroupés derrière le *Lieutenant Colonel* Julian N. Bleyer. Alors qu'ils s'approchent de Sofia, ils sont attaqués par des chasseurs identifiés comme 46 Avia B.534 et 6 Bf 109. Le nombre paraît excessif, puisque les Avia n'ont réalisé que 21 sorties le 1er août, y compris celles du matin.

▶ Les pilotes du 3/6 *Orliak* basé à Karlovo devant l'un de leurs Bf 109 G-2. (Collection Josef Fregosi)

Cette fois, les lents biplans parviennent à placer quelques coups au but, notamment sur CORNHUSKER du *2nd Lieutenant* Ned McCarthy. Incapables de rattraper leur proie pour une seconde passe, les Bulgares laissent filer le B-24 qui, bien que touché à deux moteurs, maintient la formation et prend de l'altitude avec les autres pour franchir les montagnes.

De leur côté, les pilotes du 3/6 *Orliak* ont déserté les bordels de Karlovo et grimpé dans leurs Bf 109 G-2. Quatre d'entre eux, commandés par le *Poruchik* Stoyan Stoyanov, attaquent un petit groupe, où se trouvent notamment THE WITCH et PRINCE CHARMING. Les mitrailleurs américains, décompressant après ce qu'ils viennent de vivre, sont pris par surprise. THE WITCH est touché au moteur n° 4 par la première attaque. Le pilote, le *1st Lieutenant* Julian T. Darlington, raconte la suite :

« Ils nous ont harcelés dès qu'ils ont vu qu'on avait été touchés. Ils sont arrivés par le travers et criblé le flanc droit de l'appareil. Ils ont touché le n° 3. L'un des mitrailleurs a crié qu'il perdait de l'huile. Le copilote a monté du doigt la pression d'huile qui commençait à tomber. Quand elle a été au plus bas, j'ai mis l'hélice en drapeau, puis j'ai appuyé sur le signal sonore d'évacuation. »

Trois hommes sautent, mais les autres choisissent de rester avec Darlington qui a décidé d'effectuer un atterrissage forcé, parce que le mécanicien de bord, grièvement blessé et inconscient, est incapable d'évacuer l'avion. Darlington réussit à se poser sur le ventre sans trop de mal. Quatre membres de l'équipage s'enfuient dans les bois, où ils seront recueillis par des partisans yougoslaves avec lesquels ils feront le coup de feu pendant dix mois. Les autres sont faits prisonniers par les Bulgares (ils seront libérés le 8 septembre 1944).

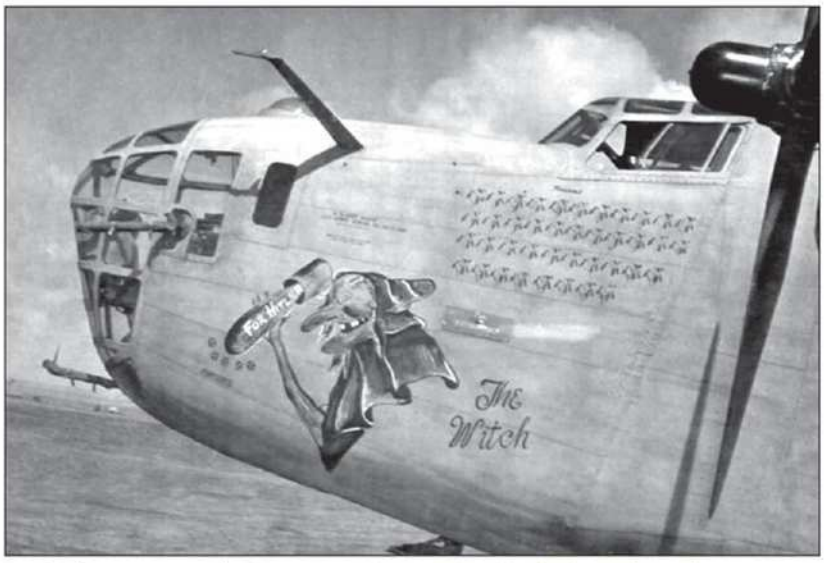
Deux Bf 109 attaquent simultanément PRINCE CHARMING [2] du *Captain* James A. Gunn III, qui prend feu en quelques secondes. Plusieurs membres de l'équipage tentent de s'extraire du brasier pour sauter, mais l'appareil explose en plein vol et retombe en quatre morceaux enflammés. Un seul homme réussit à s'en sortir vivant.

De leur côté, les pilotes bulgares revendiquent cinq victoires, créditées aux *Poruchik* Stoyan Stoyanov (2) et *Podporuchik* Ivan Bonev, Petar Bochev et Christo Krustev [3]. Devenus de véritables héros nationaux, ils seront hautement récompensés et les Allemands leur attribueront même la Croix de Fer.

Stoyan Stoyanov, le futur as des as bulgares, revient sur cette mission mémorable qui le verra remporter la première victoire de la chasse bulgare :

« Je me suis rapproché de la formation par l'arrière en volant à la même altitude, conformément à la tactique en vigueur. Mon ailier, le *Podporuchik* Bochev, me suivait de près. Nous avions un différentiel de vitesse d'au moins 200 km/h avec les bombardiers, alors nous les avons facilement rattrapés. Au bout de quelques secondes, on a vu des traçantes partir des mitrailleuses ennemies. Au début, les tirs ne venaient que de quelques tourelles, puis, bientôt, ils ont tous ouvert le feu sur nous. Je n'avais jamais vu autant de traçantes passer si près de moi. C'était effrayant, mais je n'avais pas le temps d'avoir peur. J'ai dégagé pour échapper aux tirs mortels et je me suis demandé comment poursuivre l'attaque.

◀ Le *Poruchik* Stoyan Stoyanov pose devant les restes de sa première victoire. (Collection Josef Fregosi)



◀ THE WITCH, le B-24D-CO 41-11840 du 98th *Bombardment Group*, victime de la chasse bulgare.

[2] Les différentes sources consultées sont contradictoires quant au surnom de l'appareil abattu par la chasse bulgare, certaines citant le nom de SNOW WHITE AND THE SEVEN DWARFS.
[3] *Poruchik* : lieutenant; *Podporuchik* : sous-lieutenant.

◀ PRINCE CHARMING, le B-24D-53-CO 42-40364 du 98th *Bombardment Group*.

▶ Alignement de Bf 109 G-6 de la 12./JG 27 à Kalamaki, été 1943. Au premier plan, l'appareil du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Dietrich Boesler. (ECPA-D)

Alors, j'ai décidé de ne plus suivre les règles et d'effectuer une passe frontale.

« Mettant les gaz à fond, j'ai dépassé la formation ennemie de dix bons kilomètres, puis j'ai fait un 180 pour l'attaquer avec le soleil dans le dos. J'ai choisi le bombardier de tête. J'ai ouvert le feu et j'ai vu mes projectiles déchiqueter le nez vitré. Après quelques secondes, j'ai dû manœuvrer pour éviter la collision. À ce moment, il a piqué du nez et j'ai arrosé son fuselage du nez jusqu'à la queue. Il a piqué et je l'ai perdu de vue. Je suis passé à moins de 5 mètres au-dessus des bombardiers, ce qui les a empêchés de me tirer dessus. »

Stoyanov attaque un second quadrimoteur dont il détruit les deux moteurs gauches avant qu'il ne pique et disparaisse à son tour. De son côté, Bochev s'en prend à un autre Liberator qui explose sous ses obus et dont seul le mitrailleur de queue sort vivant de l'épave. Il s'agit selon toute vraisemblance de PRINCE CHARMING. Son avion endommagé par les tirs ennemis et l'explosion du B-24, Bochev rentre de justesse au terrain.

TRAGÉDIES EN MER IONIENNE

N'ayant pu être prévenus suffisamment à l'avance lors du premier passage des Américains, les pilotes du IV./JG 27 sont mis en état d'alerte. Placée sous l'autorité du *Hauptmann* Rudolf Sinner, cette unité est commandée par le *Kapitän* de la 11. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Alfred Burk, en l'absence du *Gruppenkommandeur*. Stationnée à Kalamaki, à une trentaine de kilomètres à l'ouest d'Athènes, elle est donc assez éloignée de la route prévisible de retour des Américains. Prévisible, parce que les Allemands n'ont pas tardé à remarquer que les bombardiers empruntaient systématiquement au retour le même trajet qu'à l'aller. Pour économiser l'essence des Messerschmitt Bf 109 G-6, dont l'autonomie n'est pas le point fort, un excellent timing est donc nécessaire. Excellent, il le sera.

Les Bf 109 de Burk arrivent au point de contact, situé à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de l'île de Céphalonie, en même temps que le gros des B-24. Après avoir tourné quelques minutes autour des bombardiers, les Messerschmitt larguent leur bidon auxiliaire et passent à l'attaque. Dans la confusion ambiante et comme les témoins oculaires ont souvent noté les coordonnées de façon approximative, il est impossible de donner un ordre précis de la chute des B-24.

Un Liberator tombe en même temps qu'un Bf 109 qui explose en plein vol, le pilote réussissant à sauter en parachute.

Attirés par la fumée qui sort des deux moteurs endommagés par les Avia bulgares comme des requins par l'odeur du sang, les 109 rôdent autour de THE CORNHUSKER de Ned McCarthy. Le *S/Sergeant* Edward L. Haydek, mitrailleur de sabord de LITTLE JOE des PYRAMIDIERS, assiste à la fin du Liberator :

« Quand j'ai vu pour la première fois CORNHUSKER, l'appareil du Lt. McCarthy, le moteur n° 2 était en panne et il volait bas et en arrière sur notre gauche. Trois chasseurs l'ont attaqué simultanément, deux sur ses six heures et un sur ses cinq heures. Un des chasseurs a été touché, mais ils avaient déjà causé des dégâts. Le moteur n° 4 fumait et l'appareil perdait lentement de l'altitude. Peu après, j'ai vu un parachute s'ouvrir et quelques secondes plus tard deux autres. Après trente secondes, l'appareil volait à quelques dizaines de mètres au-dessus de l'eau et deux hommes ont sauté, mais leur parachute ne s'est pas ouvert et ils ont percuté la mer. Tout à coup, l'appareil a touché la surface comme s'il voulait amerrir. Une aile a touché en premier et l'appareil a glissé en crabe sur l'eau avant de prendre feu. Le fuselage a coulé instantanément et les ailes en feu ont surnagé quelques secondes. L'appareil a disparu au milieu d'une mare d'huile en flammes. » Il n'y aura aucun survivant parmi les dix hommes de l'équipage.

AVAILABLE JONES du *1st Lieutenant* Fred H. Jones des EIGHT-BALLS est touché à mort dès la première passe. Le bombardier décroche de la formation et perd de l'altitude. Jones tente d'amerrir, mais l'appareil se disloque au contact de l'eau. Par chance, il n'y a aucune victime. Les hommes gonflent deux canots de sauvetage. Ils sont recueillis vingt-trois heures plus tard par un hydravion italien frappé de la croix rouge. Conduits à Brindisi, les blessés sont hospitalisés sur place et les valides envoyés dans des camps en Allemagne.

MATERNITY WARD, le B-24D piloté par le *1st Lieutenant* John V. Ward, s'abat peu après en flammes. L'appareil est vu en train de percuter la mer par des témoins par 44°56 N et 38°02 E, ce qui correspond à un endroit situé à environ 150 km... au *nord-est* de Bucarest ! Il y a huit tués et deux survivants (dont Ward) recueillis par les Italiens.

Un quatrième B-24 est abattu peu après, JO-JO'S SPECIAL DELIVERY/HERE'S TO YA du *Major* Ralph McBride Jr du Cirque ambulant. Il tombe en flammes et aucun parachute n'est aperçu.

BEWITCHING WITCH (*1st Lieutenant* Reginald D. Carpenter) des EIGHT-BALLS est la dernière victime des Messerschmitt. L'appareil a déjà été salement amoché au-dessus de Ploesti. Les projectiles lacèrent les ailes

et trouent les réservoirs d'essence. Il parvient à s'échapper, mais Carpenter a conscience qu'il n'atteindra jamais la Libye. Il attend le moment fatidique où les moteurs se tairont, faute de carburant. L'événement se produit à 17h23, alors que le Liberator n'est plus qu'à une centaine de kilomètres des côtes africaines :

« Cet appareil avait subi d'importants dommages dus à la *Flak* au-dessus de l'objectif et plusieurs hommes avaient été blessés. Il perdait de l'essence à cause d'une rupture de la tuyauterie et finalement trois moteurs se sont arrêtés. Ils sont repartis un moment et le pilote a mis les hélices en drapeau et s'est préparé à un amerrissage. Il a touché l'eau en douceur, mais a rebondi pour toucher à nouveau plus loin. Le fuselage s'est cassé à la hauteur du bord de fuite des ailes. Les neuf hommes de l'équipage se trouvaient dans le nez en position d'amerrissage. Deux hommes, les *S/Sergeants* Walter Brown (mitrailleur de sabord droit) et Frederick Durand (mitrailleur de queue) ont probablement été coincés dans l'épave, car ils n'ont pas refait surface après le naufrage. Les autres ont mis deux canots à l'eau. Ils ont dérivé toute la nuit et, le lendemain à 05h25 GMT, ils ont été repérés par un Wellington de secours en mer. Ils ont été secourus à 19h30 GMT par une vedette à environ 50 km de l'endroit où ils avaient amerri. »

DAISY MAE des PYRAMIDIERS n'est pas épargné par les Bf 109, mais l'appareil échappe à leurs griffes et parvient à rester en ligne de vol en dépit des graves dommages qu'il a subis. Le *1st Lieutenant* Lewis N. Ellis le posera à Benghazi à l'aide du... pilote automatique.

Les revendications des pilotes allemands sont remarquablement précises, puisque cinq B-24 sont homologués aux *Oberleutnant* Alfred Burk (sa cinquième victoire) et Ernst-Georg Altnorthoff (12./JG 27), *Leutnant* Hans Flor (*Stab* IV./JG 27), *Unteroffizier* Rudolf Philipp (12.) et *Feldwebel* Ernst Hackl (12.).

INTERNEMENT EN TURQUIE

Pour les plus mal en point, l'option chypriote offre les meilleures chances de salut. La route est plus courte et n'implique que la traversée d'une partie du territoire bulgare, qui n'est pas défendue par la chasse massée aux alentours de la capitale. Au pire, si les appareils ne peuvent pas atteindre Chypre, ils peuvent toujours espérer trouver refuge en Turquie, même si un atterrissage dans un pays neutre s'accompagne de la rétention de l'appareil jusqu'à la fin des hostilités et de l'internement provisoire des équipages, conformément à la Convention de Genève.

Derrière SUZY-Q, piloté par le *Major* William H. Brandon et à bord duquel se trouve le *Colonel* Leon W. Johnson, les deux premières sections des EIGHT-BALLS, relativement épargnées par la *Flak*, ont pu se reformer. Les avions vert olive de Johnson se sont joints à des avions roses des PYRAMIDIERS qui ont manifestement relâché leur discipline de vol, sans doute encore sous le coup du désastre qui les a frappés.

Sa décision prise, le *1st Lieutenant* Edward R. Mitchell bascule doucement HORSE FLY pour s'éloigner de la formation. Sur deux pattes, avec des blessés à bord et une réserve de carburant bien entamée, il met le cap sur Chypre. Se rendant compte qu'il n'y arrivera pas, il se rabat sur le petit aérodrome de Çorlu, à l'ouest d'Istamboul.

Il y est rejoint par FLOSSIE FLIRT de son camarade Charles E. Hughes.

Au sein de la formation des PYRAMIDIERS, quelques appareils sont aussi très mal en point, à commencer par HAIL COLUMBIA de « Killer » Kane. Suivi par cinq autres Liberator de son groupe, il met le cap sur Chypre. Accroché au flanc de son leader, HADLEY'S HAREM de Gilbert Hadley semble également ne tenir en l'air que par un fil. Un moteur en moins, un mort et des blessés à bord et son essence qu'il ventile dans la nature ne laissent rien augurer de bon. Alors que l'appareil vient de franchir la côte turque près d'Antalya, le moteur n° 3 rend l'âme et le compresseur du n° 4 s'enflamme. Le soir tombe et la perspective d'un amerrissage forcé de nuit n'a rien pour réjouir Hadley. Il décide de faire demi-tour pour regagner la terre ferme, mais le dernier moteur serre à son tour. L'avion s'enfonce comme une pierre et percute brutalement l'eau à quelques encablures de la côte, au large du petit port de Manavgat. Les deux pilotes sont tués sur le coup et les sept survivants sont capturés par une milice civile.

LITTLE LADY du Cirque, fortement endommagé, se retrouve seul à vitesse réduite et basse altitude. Le *1st Lieutenant* Richard L. Wilkinson n'a d'autre choix que de s'engager dans les vallées qui se succèdent en suivant son instinct à chaque patte d'oie qui se présente. Prié de donner un cap pour Chypre, le navigateur est totalement désorienté par les incessants zigzags effectués par son pilote. Comme le Liberator n'a plus qu'une heure de carburant, le navigateur fournit les coordonnées d'un aérodrome en Turquie. Cet aérodrome, c'est Çorlu, mais sa piste n'a été prévue que pour des chasseurs. Cependant, comme Wilkinson aperçoit plusieurs B-24 qui l'y ont précédé, il se dit que si eux ont réussi à se poser, il n'y a pas de raison qu'il ne réussisse pas non plus. Et il réussira !

URGIN VIRGIN (*1st Lieutenant* Claude A. Turner) du même groupe connaît à peu près les mêmes mésaventures. Vidé de son essence par un trou d'obus, il met le cap sur la Turquie et se pose également à Çorlu.

CHIEF WAHOO, aux mains du *1st Lieutenant* Wilfried E. Hines des LIBERANDOS, ressort de Ploesti avec le n° 3 hors d'usage et les deux moteurs gauches suintant l'huile. Hines opte pour rejoindre Chypre. Il est rejoint par WARMAID, un autre appareil des LIBERANDOS (*1st Lieutenant* James I. Miller) qui a également souffert au-dessus de l'objectif.

▼ THE CORNHUSKER, le B-24D-45-CO 42-40322, au décollage de Benghazi, quelques semaines avant « Tidal Wave ». On note la lettre « K » peinte en rouge sous la flamme britannique.

Les deux éclopés font route un moment ensemble, mais CHIEF WAHOO ne parvient pas à suivre le rythme et, lorsque le dernier moteur commence à donner des signes de fatigue, Hines se pose dans une petite vallée, près du village de Çardak en Turquie.

Après la mort de son pilote, Robert Mooney, le destin de HITLER'S HEARSE des Scorpions volants est entre les mains du copilote, le *2nd Lieutenant* James F. Gerrits. Avec le vent qui s'engouffre par le trou dans le pare-brise, une réserve d'essence problématique et plusieurs blessés à bord, Gerrits pense qu'il serait plus sage de mettre le cap sur la Turquie. Le moral de l'équipage est regonflé à la vue d'un autre B-24 de leur groupe, codé « S » et piloté par le *1st Lieutenant* Harold L. James, qui vient se placer aile dans aile. Lui non plus n'a plus beaucoup d'essence et cherche à gagner Chypre. Par signaux lumineux, Gerrits signale sa destination à James. Celui-ci décide alors de rester avec son compagnon d'infortune, n'étant pas certain d'avoir assez de carburant pour atteindre Chypre.

James atterrit sur l'aéroport d'Izmir, Gerrits sans volets ni freins se pose dans un champ quelques kilomètres plus loin.

Robert Mooney est enterré au cimetière anglican de Bornova, près d'Izmir, avec les honneurs militaires rendus par des soldats turcs, ce qui soulève les vives protestations de l'ambassadeur d'Allemagne.

Regroupés à Ankara, les aviateurs américains sont laissés en liberté surveillée sous la responsabilité du consulat américain. Celui-ci organisera rapidement leur « évasion » sans grande interférence de la part des autorités turques.

HAVRES DE PAIX

WARMAID atteint Chypre d'extrême justesse, tout comme HAIL COLUMBIA de « Killer » Kane que la plupart des équipages pensaient ne jamais revoir vivant. L'appareil s'écrase plus qu'il ne se pose, après avoir brisé son train en franchissant un fossé en début de piste. Le B-24 glisse en se balançant un moment sur le nez en se demandant de quel côté il va retomber. Les deux pilotes réussissent à le plaquer au sol. Après un ou deux tours sur lui-même, HAIL COLUMBIA finit par s'immobiliser, treize heures et cinquante-six minutes après son départ de Benghazi.

En tout, neuf appareils se posent à Chypre et, parmi eux, un appareil qui a connu un parcours peu ordinaire. BABY, piloté par le *1st Lieutenant* Francis E. Weisler des PYRAMIDIERS, est victime d'une panne de moteur juste avant Targoviste et perd le contact avec l'expédition. Le pilote choisit alors de ne pas poursuivre la mission et de mettre le cap sur Chypre. Près de Bucarest, il échappe à des chasseurs roumains en se réfugiant dans un orage. Alors que la nuit tombe, BABY est le premier à se poser sur l'île.

Quatre B-24 trouvent refuge à Malte et sept en Sicile. Parmi ces derniers, LUCKY (*1st Lieutenant* Harold W. Kendall du Cirque ambulant) qui justifiera son surnom, mais emboutira néanmoins une demi-douzaine de chasseurs britanniques sortant de révision en bout de piste après que ses freins ont lâché.

DANS UNE CAGE DORÉE

Antonescu obtient des Allemands la garde des aviateurs américains suivant le principe que tout ce qui est tombé en Roumanie appartient aux Roumains.

▶ Le *S/Sergeant* Ned A. Howard, mitrailleur à bord de THE WITCH du 98th *Bombardment Group*, libéré des geôles bulgares après treize mois de détention.

▶ Un doute subsiste quant à savoir si c'est PRINCE CHARMING ou SNOW WHITE AND THE SEVEN DWARFS (faute d'orthographe compise) qui a été abattu par la chasse bulgare. Les différentes sources consultées sont contradictoires.

Point de chute approximatif des B-24 au retour

Les lieux de chute sont classés dans l'ordre où ils sont traités dans le texte et pas nécessairement de manière chronologique.

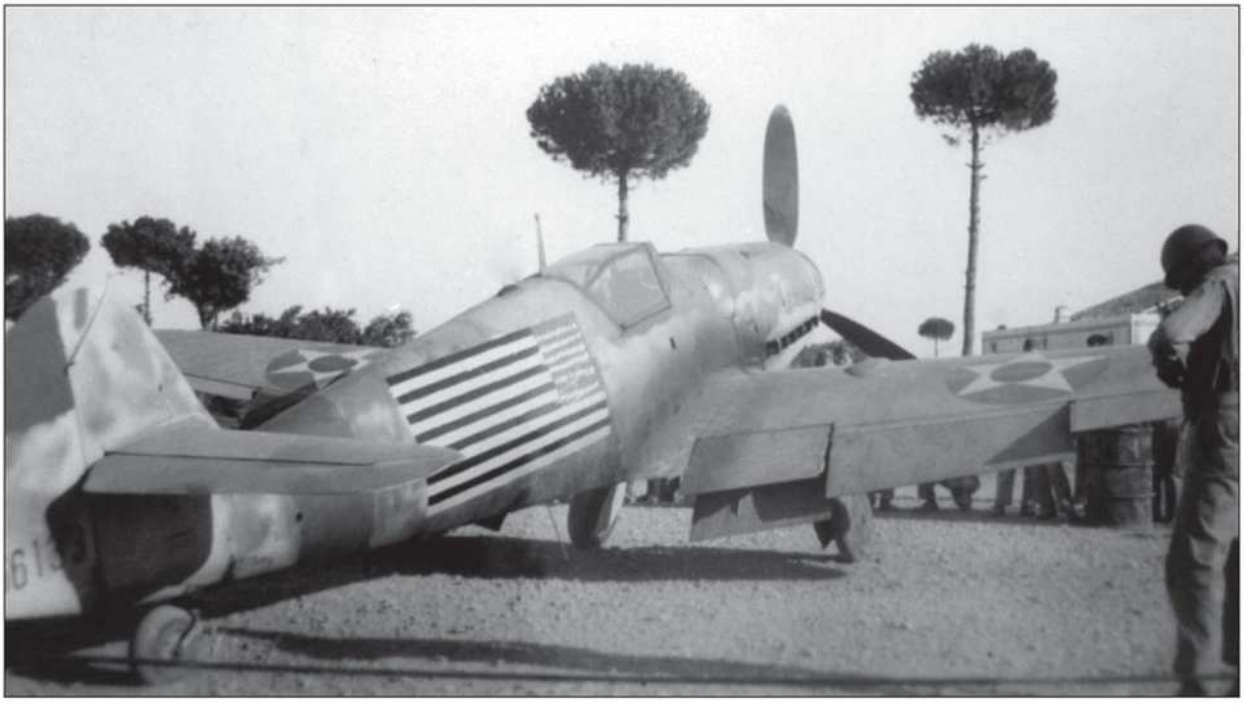
1. Pudgy
2. The Boomerang
3. Exterminator
4. Let Er Rip
5. The Witch
6. Prince Charming ou Snow White
7. the Cornhusker
8. Available Jones
9. Maternity Ward
10. Jo-Jo's Special Delivery
11. Bewitching Witch
12. Hadley's Harem
13. Chief Wahoo

Gerstenberg n'y voit aucun inconvénient et n'est pas fâché de se débarrasser d'autant de bouches à nourrir et de blessés à soigner.
Cependant, l'idée ne vient pas directement du dictateur, mais elle lui a été suggérée par la princesse Ecatarina Olympia Caradja. Cette femme, dotée d'une forte personnalité et qui vient de fêter son cinquantième anniversaire, cultive l'humanitaire en collectionnant les orphelins, plus de trois mille répartis entre des établissements spécialisés, qu'elle finance en partie, et sa vaste propriété de Ploesti. Elle se découvre une nouvelle vocation quand elle voit brusquement pleuvoir des aviateurs américains dans son parc.
On ne peut pas non plus écarter des arrière-pensées politiques dans ce geste. Depuis Stalingrad, les Roumains se posent beaucoup de questions quant à l'avenir de leur pays et ils suivent l'avance de l'Armée rouge avec peut-être plus de crainte que de soulagement. Il est évident que, comme la totalité des peuples européens, les Roumains préféreraient être libérés par les Américains que par les Russes. L'avenir leur donnera raison. Or, ces aviateurs, aujourd'hui bouches inutiles, peuvent se révéler demain des ambassadeurs – voire une monnaie d'échange – très précieux.
Les Roumains savent gré aux aviateurs de « Tidal Wave » d'avoir épargné la population civile. Le raid n'a fait que 116 victimes, y compris les malheureuses piégées dans la prison, mais la plupart ont été victimes de chute d'avions pas de celle de bombes. Ils offrent donc une « cage dorée » aux Américains, qui recevront globalement le traitement le plus humain et le plus décent de tous les prisonniers de cette guerre.
Après la reprise depuis l'Italie des raids en haute altitude sur leur pays, les Roumains feront la différence entre les « Africains », qui continueront à bénéficier d'un régime de faveur, et les « Italiens ». Ces derniers, dont les bombes larguées en altitude feront beaucoup de « dommages collatéraux », seront traités dans une prison de Bucarest comme n'importe quel aviateur tombé entre les mains de l'ennemi.
John Palm, après son amputation, a la surprise de recevoir la visite du roi Michel et de la reine. Cette dernière en fera son « prisonnier particulier » et le promènera de salons en réceptions mondaines. Comme l'ont écrit si plaisamment James Dugan et Caroll Stewart : « C'était lui, maintenant, l'ambassadeur des États-Unis en Roumanie ».

LA LIBÉRATION

Le 17 août 1944, le 454th *Bombardment Group* de la 15th *Air Force* exécute une nouvelle mission de bombardement sur Ploesti. Le B-17 de tête, piloté par le *Lieutenant Colonel* James A. Gunn III [4], est atteint par la *Flak* et l'équipage doit sauter en parachute. Gunn est incarcéré provisoirement à Ploesti avant d'être transféré deux jours plus tard dans un camp près de Bucarest, où il est l'officier le plus gradé.
En tout, plus de 1 100 aviateurs américains se trouvent en captivité en Roumanie (dont les survivants de « Tidal Wave »). Un événement va bientôt tout bouleverser.
Le 23 août, le maréchal Antonescu est renversé par un coup d'État et le roi Michel Ier annonce la capitulation de la Roumanie. Aussitôt se forme un gouvernement provisoire. Comme c'est souvent le cas en pareilles circonstances, tous ceux qui exerçaient de quelconques responsabilités s'évanouissent dans la nature.

[4] Aucun lien avec le *Captain* James A. Gunn III, pilote de SNOW WHITE, tué au-dessus de la Bulgarie, le 1er août 1943.



◥ ▶ Le Bf 109G-6 (WNr 166133) posé à San Giovanni (Foggia), le 27 août 1944 par le capitaine Prince Constantin Cantacuzène avec le *Lieutenant Colonel* James A. Gunn III à son bord. L'appareil sera détruit le lendemain par Gunn lui-même en voulant le faire décoller. Constantin Cantacuzène (orthographe francisée de Cantacuzino) était un pilote d'acrobatie très connu avant la guerre. Il fut l'as des as roumains, avec 54 victoires homologuées. (Collection J.V. Crow)

À l'exception d'un colonel roumain et de la princesse Ecatarina, qui viennent rendre visite au camp dans la matinée du 24, tout le monde se désintéresse des Américains.
Les portes sont ouvertes et les « prisonniers » peuvent librement déambuler dans la ville.
Toutefois, Gunn cherche un moyen d'évacuer ses hommes. Il parvient à trouver dans les décombres des bâtiments officiels le secrétaire d'État à la Guerre, le général Racovita. Celui-ci promet de mettre un avion à la disposition de Gunn pour qu'il puisse gagner l'Italie afin d'organiser le rapatriement des prisonniers. En contrepartie, Gunn promet de faire exécuter un raid contre l'aérodrome d'où partent les avions allemands qui pilonnent Bucarest à longueur de temps. Gunn rencontre ensuite M. Georgescu, ministre de l'Économie, qui l'invite dans sa résidence pour préparer son départ.
Dans la matinée du 25, Gunn est conduit à l'aérodrome de Ploesti où un Savoia-Marchetti l'attend. Mais, après vingt minutes de vol, le pilote prétexte une panne pour revenir et se débarrasser de son encombrant passager.
Gunn rencontre alors un capitaine aviateur qui se présente comme étant le prince Constantin Cantacuzène, commandant un groupe de chasse à Bucarest. Cantacuzino, selon l'orthographe roumaine, est un cousin de la princesse Caradja, dont la mère, née Irina Cantacuzino, était une descendante d'une très ancienne famille d'origine grecque qui a donné deux empereurs de Byzance. Âgé de 39 ans, il est un pilote d'acrobatie très connu en Europe avant la guerre.
Dans un anglais parfait, celui-ci lui dit : « Si vous acceptez de voyager dans le ventre d'un Messerschmitt, je peux vous emmener en Italie ». Gunn n'a aucune hésitation, craignant pour la sécurité de ses compatriotes exposés aux bombardements incessants de la Luftwaffe.
Alors qu'il prépare son voyage, Gunn reçoit la visite de M. Georgescu qui lui fait savoir que le Dr. Maniu, le nouveau chef de l'État, désire s'entretenir avec lui. Le Dr. Maniu lui fait part de ses craintes pour le futur de son pays et demande à ce que Gunn intercède auprès des autorités compétentes pour que les Alliés investissent sans tarder la Roumanie.
De retour, Gunn se remet au travail avec Cantacuzène, mais comme il n'existe aucune carte détaillée d'Italie, Gunn dessine lui-même à la main le trajet que devra suivre le pilote roumain, en prenant soin d'indiquer les barrages de ballons, les batteries antiaériennes et les points remarquables pour faciliter la navigation après le franchissement de l'Adriatique, jusqu'au terrain de San Giovanni à Foggia. Comme Gunn ne disposera pas d'oxygène, le vol se déroulera à une altitude maximale de 3 500 mètres. Le plan de Cantacuzène est de voler à cette altitude jusqu'à mi-parcours, puis de terminer en léger piqué de manière à maintenir une vitesse permettant d'éviter les chasseurs alliés.
Pour réduire encore les chances d'interception, les deux hommes décident de peindre les cocardes américaines à la place des cocardes roumaines et d'ajouter un immense drapeau de chaque côté du fuselage. Toutefois, ces décorations ne laissent plus planer le moindre doute sur la vraie nature de la mission. Or, dans ces temps troublés, tout est possible, y compris une délation auprès des Allemands qui pourraient tendre un traquenard. Cantacuzène imagine alors de programmer officiellement la mission pour le 28 août au matin, mais de décoller en fait dans l'après-midi du 27.
Prétextant un essai, Gunn, chaudement équipé, grimpe dans le compartiment radio. Aussitôt, le pilote roumain saute dans le cockpit et décolle en quelques minutes. Cantacuzène suit à la lettre les indications portées sur la carte dressée par Gunn. Le vol se déroule sans le moindre incident. Lorsque le Messerschmitt se présente au-dessus de la piste de San Giovanni, le pilote abaisse volets et train et balance les ailes. La DCA n'ouvre pas le feu.
À peine libéré de son inconfortable position, Gunn, quoique un peu groggy, téléphone au QG de la 15th *Air Force* avant d'être conduit en voiture, avec Cantacuzène, au PC de Bari.
Dès le 30 août, un premier raid contre les aérodromes de Kecskemet et d'Oradea est mené à bien par des P-51, suivi de plusieurs autres dans les jours qui suivent. Le 2 septembre 1944, 1 161 prisonniers américains auront été rapatriés depuis le terrain de Ploesti à bord de B-17.
Cantacuzène retournera en Roumanie pour combattre les forces de l'Axe à la tête du *Grupul* 7/9 *vânâtoare*. Son palmarès officiel fait état de 69 victoires (mais le système roumain était très particulier) remportées contre les Soviétiques, les Américains et les Allemands ! Devenu pilote de ligne dans la compagnie nationale, en janvier 1948, il ne repartira pas de l'escale de Milan et obtiendra l'asile politique. Il décèdera en Espagne, en mai 1958. ■

◀ James Gunn et Constantin Cantacuzène portent un toast à la réussite de leur escapade. Grâce à leur initiative, plus de 1 100 aviateurs américains seront rapatriés de Roumanie neuf mois avant la fin de la guerre.

◀ « Africains » et « Italiens » libérés ensemble.
Le *Major* William H. Yeager IV, commandant de bord de THE BOOMERANG, piloté par le *1st Lieutenant* Melvin E. Neef du 389th *Bombardment Group* (THE SKY SCORPIONS) lors de « Tidal Wave », et le *Major* Chester R. Haas, bombardier à bord d'un B-17 du 463rd *Bombardment Group* abattu au-dessus de Ploesti le 5 mai 1944, semblent fatigués mais contents de retrouver leurs compatriotes en Italie.

CHAPITRE XI

ONDES DE CHOC

Bien que des erreurs tactiques et des mauvais choix aient été constatés, la responsabilité des commandants ne peut être retenue pour des décisions qui ont dû être prises sur le champ dans le feu de l'action.
***Major General* Lewis H. Brereton, commandant général de la 9th *Air Force*.**

Les concepteurs de « Tidal Wave » avaient cherché à obtenir un maximum de gains en un minimum de temps et d'efforts en faisant l'impasse totale sur les pertes potentielles. Malgré sa spécificité – un bombardement à basse altitude – « Tidal Wave » n'a été qu'une opération parmi tant d'autres, à la seule différence que la sécurité y a été volontairement sacrifiée à l'efficacité.
Interrogé à propos du raid sur Ploesti, le *Major General* Hoyt S. Vanderbeg, remplaçant de Brereton à la tête de la 9th *Air Force*, avait répondu : « La différence entre des pertes acceptables et inacceptables dépend avant tout de la capacité de destruction du bombardement aérien et de la valeur stratégique de l'objectif ».
Personne ne niera l'incontestable valeur stratégique de Ploesti, mais la question qui se pose est de savoir si les destructions opérées ont rendu les pertes acceptables ou non.

BILAN

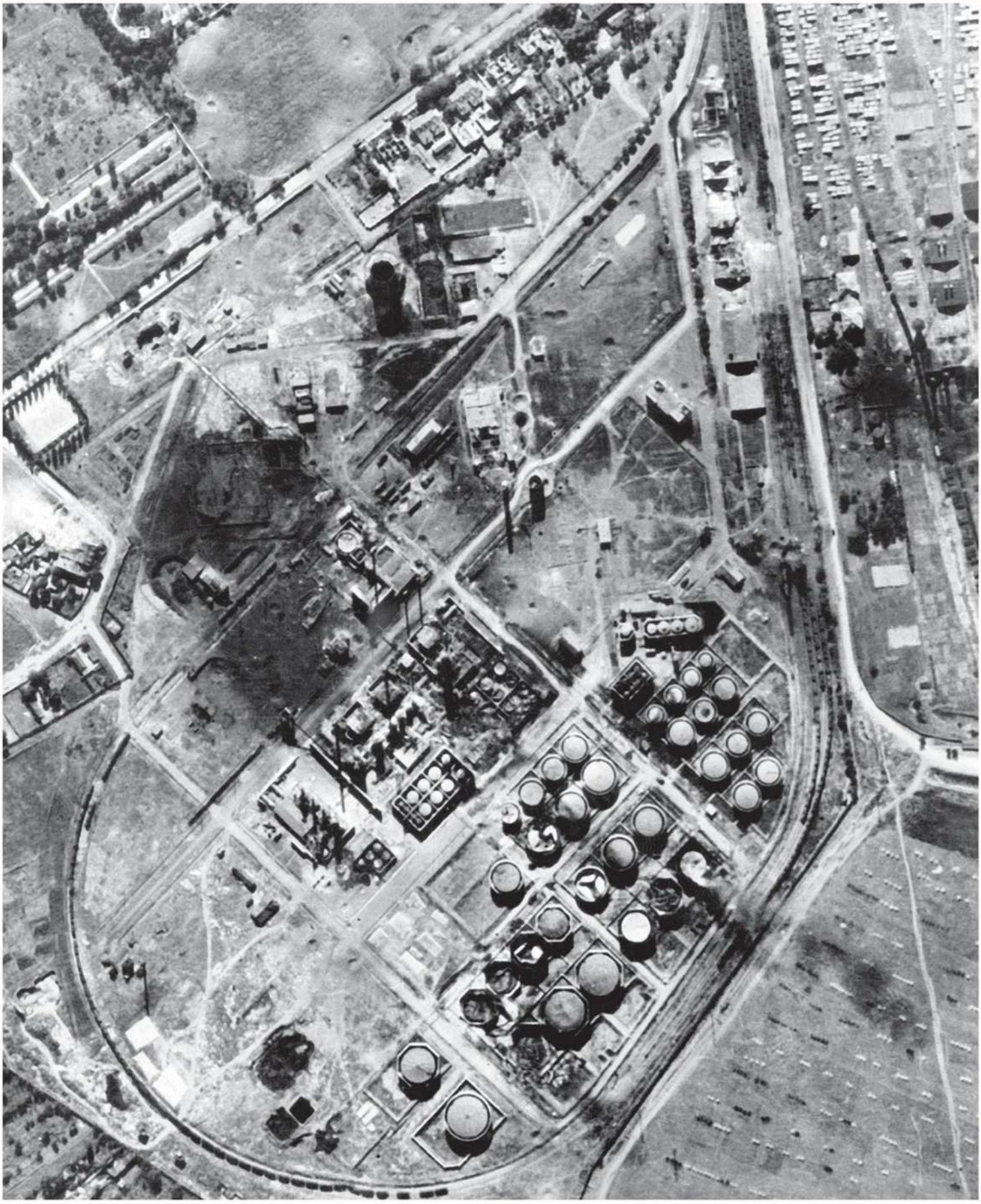
En reconstituant la composition précise de chacun des cinq groupes engagés, ainsi que le sort final de chaque appareil (voir Annexes), il a été possible d'établir un bilan très précis de cette opération en ce qui concerne les pertes.
Il reste néanmoins une légère zone d'ombre concernant le nombre de victimes, qui diffère d'une source à une autre, mais d'une manière qui n'est pas réellement significative.
Le bilan de « Tidal Wave » fait ressortir un taux de pertes de 26,5% par rapport au nombre d'appareils effectivement engagés au-dessus de l'objectif. Si l'on inclut les huit avions internés en Turquie et les huit rentrés mais qui ne revoleront plus jamais, le pourcentage grimpe à 35%.
Plus d'un tiers des avions engagés perdus, près de cinq cents aviateurs tués ou faits prisonniers, ce sont évidemment des chiffres très lourds, qui, malheureusement, ne dépareillent pas le tableau sombre de la 8th *Air Force* dans son offensive au-dessus de l'Europe occidentale à cette même époque (cf *Aéro-Journal* n° 2, février-mars 2008), ni même jusqu'à la fin de l'année 1943.

PERTES À GÉOMÉTRIE VARIABLE

Le tableau récapitulatif présenté en annexe montre que non seulement les pertes ne sont pas réparties de manière égale – cela n'a rien de surprenant – mais qu'il existe une grande disparité entre les unités.
Les deux groupes les moins frappés ont été les Scorpions et les Liberandos, quoique pour des raisons différentes.
Affectés à l'objectif le moins bien défendu, car relativement éloigné de Ploesti, les Scorpions ont réalisé leur attaque conformément au plan établi. Même si l'effet de surprise n'a pas vraiment joué en faveur des équipages du *Colonel* Wood, au moins les servants de *Flak* n'ont-ils pas eu le loisir de se faire la main sur une formation égarée qui les a précédés, comme ce fut le cas à « White IV ».

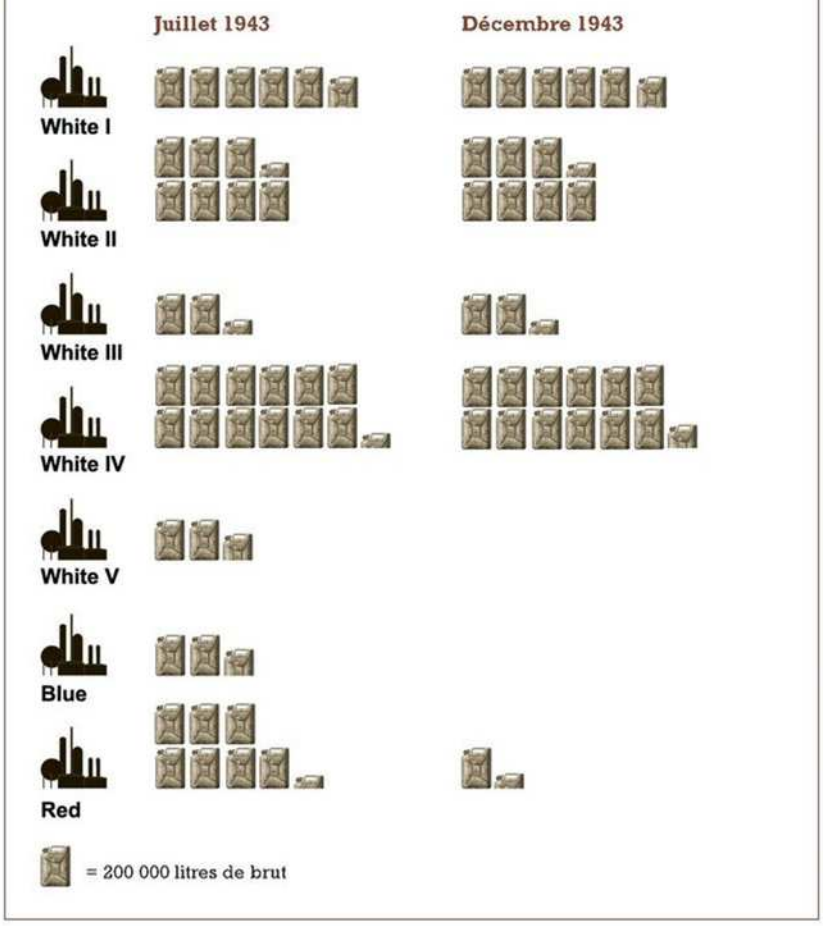
◀ Retour à Ploesti. Le 15 avril 1944, la 15th *Air Force* reprend la route des pétroles roumains, interrompue pendant huit mois et demi, mais cette fois à haute altitude.

▼ Soldats roumains et allemands combattant les incendies à Ploesti. Certains feux ne seront pas circonscrits avant plusieurs jours.



▲ Photo de la Columbia Aquila prise par un Mosquito de reconnaissance quelques jours après le raid.

Production de brut à Ploesti avant et après « Tidal Wave »



▲ Le *Generalleutnant* Alfred Gerstenberg et le roi Michel de Roumanie visitent les installations de Ploesti deux jours après le raid américain. (BPK-Berlin, Dist RMN/DR)

Quant aux LIBERANDOS, leur grand écart vers l'est les a éloignés des nids de *Flak*, mais aussi des raffineries. Le niveau de leurs pertes est ridiculement faible (un appareil), l'efficacité de leur bombardement ne l'est guère moins.

Les pertes des EIGHT-BALLS doivent faire l'objet d'une analyse séparée entre la formation qui a attaqué la Columbia Aquila et celle qui s'en est pris au Creditul Minier. Cette dernière n'a perdu que deux avions au-dessus de l'objectif contre cinq à la première pour les mêmes raisons que les SCORPIONS.

Pour avoir voulu « la jouer perso », Addison Baker et son CIRCUS ont payé au prix fort leur manquement à la discipline. L'attaque de Ramsey Potts contre l'objectif affecté à « Killer » Kane a indéniablement creusé la tombe de nombre d'équipages des PYRAMIDIERS, qui sont tombés à « White IV » sur une *Flak* affûtée qui avait pu régler la hausse après le passage du CIRCUS.

Il est incontestable que le déroutement d'Addison Baker est le principal responsable des lourdes pertes de « Tidal Wave ».

À de rares exceptions près, il est difficile d'individualiser les pertes causées par les chasses roumaine et allemande au-dessus de Ploesti. Pour les Américains, la grande majorité a été due à l'action de la *Flak*. Il est d'ailleurs vraisemblable que les aviateurs roumains et allemands aient surtout attaqué des B-24 déjà frappés à mort par les tirs venus du sol et que leur intervention n'ait fait que précipiter la chute de ces malheureux.

Quant au train de *Flak*, le fameux *Q-Zug*, il n'a certainement pas été à la hauteur des espérances de Gerstenberg, en majeure partie parce que ses grosses pièces n'ont pas pu être mises en œuvre en raison de leur trop forte inertie contre des cibles défilant rapidement au ras du sol et de l'impossibilité de les recharger sur une plate-forme en mouvement.

On ne tiendra pas compte des revendications des mitrailleurs américains qui s'élèvent à... 51 chasseurs, alors que les Allemands ont perdu deux Bf 109 et un Bf 110 et les Roumains un IAR 80 et un Bf 110 de l'*Escadrila* 51 *vt. noapte*.

CONSÉQUENCES IMMÉDIATES

La première conséquence directe de « Tidal Wave » sera la disparition de la 9th *Air Force* en tant que force aérienne de bombardement stratégique. Envoyés en Libye en priorité pour « Husky » (le débarquement en Sicile), les 44th, 93rd et 98th *Bombardment Groups* retournent dans le giron de la 8th *Air Force* en Grande-Bretagne moins d'un mois après « Tidal Wave », tandis que les 376th et 389th *Bombardment Groups* sont affectés à la 12th *Air Force* qui les versera ensuite à la 15th *Air Force*, lors de l'activation de cette dernière, le 1er novembre 1943.

Il convient de rappeler qu'à l'été 1943, l'USAAF ne dispose pas d'un réservoir d'équipages et d'avions permettant de faire face à des pertes d'une telle ampleur. La meilleure preuve en est que nombre de B-24D ayant participé à « Tidal Wave » (et même certains au raid d'*Halpro*) sont encore en service au printemps 1944.

▼ Un soldat soviétique contemple les dommages infligés à la Concordia Vega. Les Soviétiques seront très surpris de constater que les « capitalistes » s'en sont pris à leurs propres intérêts.

▶ Prise en octobre 1944, cette photo montre que l'USAAF (aidée par la RAF) n'a pas épargné la Romana Americana. Les interprétateurs ont indiqué les principaux points sensibles : 1) unité de distillation; 2) chaudières; 4) ateliers et entrepôts. On note que seuls des coups directs sont susceptibles de produire des dégâts significatifs. Dès que leurs alliés occidentaux auront quitté les lieux, les Soviétiques démantèleront les raffineries de Ploesti pour rapporter chez eux les éléments encore intacts, rayant ainsi de manière définitive la Roumanie de la liste des grands producteurs mondiaux.

La deuxième conséquence immédiate de « Tidal Wave » sera le renforcement des défenses de Ploesti.

À une période pourtant difficile pour la Luftwaffe, Gerstenberg réussira à obtenir des moyens de défense supplémentaires qu'il « rentabilisera » lors des incursions de la 15th *Air Force* au-dessus de la Roumanie à partir d'avril 1944.

SURESTIMATION DES DESTRUCTIONS

Les responsables politiques et militaires américains étaient prêts à assumer la disparition de l'expédition tout entière, si les résultats étaient à la hauteur de leur attente.

Deux questions se posent : l'ont-ils été et, dans le cas contraire, pouvaient-ils l'être ?

Deux Mosquito du N° 60 (SAAF) *Squadron* de la RAF sont envoyés en Libye pour effectuer des missions de reconnaissance photographique après le raid. La première se déroule le 3 août, écourtée parce que le pilote craint pour son essence, et la seconde le 19, au cours de laquelle sont rapportés des clichés de grande qualité pris vers 7 000 m d'altitude. De leur interprétation, les Américains en tirent des conclusions en grande partie erronées. Ils surestiment dans une large mesure les destructions causées aux raffineries, sauf pour trois des neufs visées – Romana Americana (« White I ») et Standard et Unirea Speranta (« White III ») – pour la simple et bonne raison qu'elles n'ont pas reçu l'ombre d'une bombe.

Le Creditul Minier (« Blue ») a été pratiquement rasé et, malgré les réparations entreprises, il n'en sortira plus une goutte avant sa capture par les troupes soviétiques. La Steaua Romana (« Red ») a subi de fortes destructions, mais reprendra son activité à la mi-décembre; toutefois, en août 1944, elle n'avait pas retrouvé sa capacité passée.

La production de la Columbia Aquila (« White V ») ne reprendra pas jusqu'à l'arrivée des Soviétiques, mais elle avait été suspendue peu avant « Tidal Wave » pour une modernisation des installations.

Les jumelles, Astra Romana et Unirea Orion (« White IV »), seront rapidement réparées et leur rendement de décembre 1943 sera supérieur à celui de juillet.

Enfin, la Concordia Vega (« White II ») n'a subi que des dégâts légers rapidement réparés. Elle retrouvera son rendement passé dès la mi-septembre.

Avec une production à Ploesti déjà en chute de l'ordre de 30% entre 1937 et 1943, « Tidal Wave » n'a fait qu'accélérer le déclin de la « station-service de la Wehrmacht ». De 7 575 tonnes en juillet, la production tombe à 5 860 fin décembre 1943, soit une baisse de 23%, certes non négligeable, mais certainement pas catastrophique. En tout cas, les conséquences ne se font pas vraiment sentir sur l'action de la Luftwaffe dans les cieux du *Reich* comme le prouve, notamment, la terrible mission sur Schweinfurt du 14 octobre 1943 (19% de pertes).

À la fin de l'année 1943, les réserves de la Luftwaffe sont en augmentation pour la première fois depuis l'invasion de l'URSS, passant de 33 786 tonnes en novembre 1943 à 119 738 en mai 1944.

« Tidal Wave » a certes causé de graves dégâts mais certainement pas définitifs. L'USAAF devra donc retourner à Ploesti.

UNE OPÉRATION PRÉMATURÉE

Se pose la question de savoir si les résultats à Ploesti pouvaient être meilleurs. Si l'on se réfère à l'attaque contre « Blue », on est en droit de penser que, en effet, il était envisageable d'atteindre un même niveau de destruction pour tous les autres objectifs. Toutefois, la réponse à cette interrogation est bien plus complexe, car, pour de nombreuses raisons, il n'est pas possible de modéliser un type d'attaque.

Nous avons déjà traité en grande partie de cette question dans la série d'articles consacrés à la 8th *Air Force* parus dans *Aéro-Journal* de décembre 2007 à juin 2008.

En résumé, si l'USAAF jouit alors d'une évidente supériorité en matière de bombardement stratégique à haute altitude, tant du point de vue du vecteur (B-17, B-24) que de l'équipement (viseur Norden), la précision fait encore défaut, particulièrement par ciel couvert ou mauvais temps, et les raids ressortissent davantage au tapis de bombes qu'à la frappe chirurgicale.

C'est ce constat même qui a conduit les concepteurs de « Tidal Wave » à adopter une approche à basse altitude.

Or, même à moins de deux cents mètres du sol, la précision des bombardements a dépendu de l'épaisseur des fumées et du brouillard artificiel ou non rencontrés au-dessus des objectifs.
D'une manière plus générale, si les Américains surestiment leur propre capacité de destruction, quelle que soit l'altitude du bombardement, ils sous-estiment bien davantage la capacité des Allemands à réparer les destructions et la rapidité avec laquelle ils sont en mesure, souvent grâce à l'emploi d'une armée d'esclaves, de remettre en route les usines, voies ferrées ou raffineries censées avoir été détruites ou fortement endommagées.
À l'emballement infondé des dix-huit premiers mois de la campagne de bombardement stratégique en Europe succèdera alors une approche plus méthodique et plus fructueuse de la question.
En conclusion, l'opération « Tidal Wave » a été tout aussi prématurée que le raid d'*Halpro* exécuté un an plus tôt et, toutes proportions gardées, presque aussi inefficace. En août 1943, l'USAAF n'a tout simplement pas les moyens de ses hautes ambitions.
L'*Air Chief Marshal* Sir Charles Portal, chef d'état-major de la RAF, avait sans doute été l'homme le plus clairvoyant dans cette affaire en mettant en garde les Américains sur la probable inefficacité de leur raid et le risque qu'il entraînerait d'accroître les moyens défensifs des raffineries.

LE CAS DE WONGO WONGO!

Ce constat posé, attardons-nous sur les raisons apparentes et profondes, réelles et supposées, pour lesquelles cette opération, probablement la mieux planifiée et la mieux préparée de toute la guerre, a pu virer au cauchemar.
La première raison de l'échec de « Tidal Wave » réside pour beaucoup dans la disparition de WONGO WONGO! et le retour prématuré de Guy Iovine qui s'ensuivit.
Avant d'essayer de comprendre quelle influence cette disparition a eue sur l'opération, posons la question de savoir ce qui est arrivé à WONGO WONGO!.
Le phénomène de tangage qui s'est emparé de l'appareil semble indiquer un problème de centrage, peut-être dû à une erreur dans le transfert de l'essence des réservoirs auxiliaires de la soute vers les réservoirs d'aile. Ce phénomène a pu être aggravé par une coupure momentanée de l'alimentation des moteurs, provoquant un décrochage irrécupérable à cause du tangage incontrôlable.
Le témoignage du copilote de Guy Iovine, le *2nd Lieutenant* David Cochran, semble indiquer que WONGO WONGO! a connu des ennuis dès le décollage :
« Je volais avec le Lt. G. Iovine et nous avons décollé derrière le Lt. B. Flavelle qui semblait hésitant à se mettre en formation. À mon avis, il semblait peser le pour et le contre entre poursuivre la mission et rentrer au terrain. Après environ dix minutes, il a choisi de prendre sa place en tête et tout a paru bien aller jusqu'à ce que son appareil effectue une légère montée puis une abattée sur sa gauche. Son ailier, le Lt. J.D. Palm, a failli être percuté lors de cette manœuvre. Il a disparu et nous avons tourné en rond autour du lieu du crash. Nous n'avons rien vu d'autre qu'un cercle de feu d'environ 30 m de diamètre. »
Selon la majorité des historiens, l'expédition était menée par une section de trois appareils des LIBERANDOS : WONGO WONGO! de Brian Flavelle, avec à son bord le navigateur en chef de « Tidal Wave », DESERT LILY de Guy Iovine, avec le navigateur en second, et BREWERY WAGON de John Palm. De ce fait, en quelques minutes, « Tidal Wave » aurait été privée de ses deux guides (Flavelle et Iovine), laissant la navigation entre les mains de l'équipage de Compton. Voilà ce qui, selon eux, expliquerait – en grande partie – l'erreur de Targoviste.
Toutefois, selon d'autres chercheurs, et en particulier Michael Hill, l'avion guide n'était autre que TEGGIE ANN de Compton. Pour étayer ses dires, il s'appuie, d'une part, sur une constante : les commandants de groupe et *a fortiori* les commandants d'expédition de bombardement (Compton était les deux) volaient de manière systématique à l'avant de leur formation (ceci est vérifiable avec les autres commandants, Baker, Johnson, Kane et Wood); d'autre part, sur un élément spécifique : l'ordre de monter en altitude au large de Corfou a été donné par Compton *avant* la chute de WONGO WONGO!.
Comment Compton aurait-il pu donner cet ordre – sans l'aide de la radio, rappelons-le – et comment Flavelle aurait-il pu y obéir si Compton avait volé *derrière* Flavelle ?

◀ Dès le 27 août, les EIGHT-BALLS rentrent en Angleterre. On voit ici les « Africains » accueillis sur la base de Shipham par les nouveaux, qui boucheront les trous dans les équipages causés notamment par « Tidal Wave ». Dès lors, la 9th *Air Force* a cessé d'exister en tant que force aérienne de bombardement stratégique.

◀ Après la cérémonie de remise de sa *Medal of Honor*, le 22 novembre 1943, le *Colonel* Leon W. Johnson, ancien commandant du 44th *Bombardment Group*, montre au *Lieutenant General* Jacob L. Devers et au *Lieutenant General* Ira C. Eaker le palmarès de VICTORY SHIP, le B-24 41-23813, qui a pris part au raid sur Ploesti. Pour une raison qui nous échappe, l'insigne des FLYING EIGHT-BALLS a été occulté.

▶ Non sans une certaine fierté, le *1st Lieutenant* Royden L. LeBrecht, pilote de THE SQUAW des PYRAMIDIERS, montre son nom sous la rubrique *Silver Star* à deux membres de son équipage, (de gauche à droite) les *2nd Lieutenant* Albert J. Mickish et *M/ Sergeant* John R. Dowdy. Pour son retour aux USA, THE SQUAW a été décoré du palmarès général du 98th *Bombardment Group* incluant les décorations reçues avant et après « Tidal Wave ». Cette mission donnera lieu à l'attribution record de près de 2 500 décorations, dont cinq *Medals of Honor*, la plus haute récompense des forces armées américaines.

Même si les arguments de Michael Hill apparaissent solides, ils sont contredits par le fait que le dernier membre de la section de Flavelle, à savoir John Palm, s'est retrouvé *devant* Compton jusqu'au virage erroné de Targoviste.

PAR-DESSUS OU AU TRAVERS ?

Avant de discuter des éventuelles conséquences de cet incident qui ne se feront sentir que quelques heures plus tard, un premier gros problème a surgi après le franchissement de la côte albanaise quand l'expédition a trouvé sur son chemin une barrière de cumulo-nimbus culminant à plus de 5 000 mètres. Compton a choisi de passer par-dessus et Kane à travers. Leurs décisions diamétralement opposées ont eu pour effet de couper l'expédition en deux sans que personne ne s'en aperçoive à temps.

Le choix de Compton s'explique par la procédure de traversée d'un front nuageux mise en place au sein de la 8th AF et qui consiste à faire tourner les avions en rond avant et après le franchissement, qui s'effectue individuellement, de manière à maintenir ensuite la formation groupée. Évidemment, cette procédure est une grosse consommatrice de temps et de carburant, les deux ingrédients dont « Tidal Wave » dispose le moins.

Kane opte pour traverser le nuage sans suivre la procédure habituelle. En fait, le nuage n'était pas aussi dense qu'il le craignait et les trois groupes qui l'ont traversé n'ont pratiquement pas perdu le contact visuel entre eux. Bien qu'ayant choisi la route la plus directe, la formation de Kane va voir son retard sur celle de Compton s'accroître de manière irréversible en raison de forts vents favorables rencontrés en altitude par cette dernière.

La différence de conceptions entre les deux hommes avait déjà creusé un écart de plus de cinq minutes au franchissement de la côte albanaise. En effet, Compton était partisan du maintien de la vitesse de croisière normale au-dessus de la mer, tandis que Kane favorisait l'économie de carburant par le choix d'une vitesse de croisière réduite.

Il est quand même curieux que ce point n'ait pas été éclairci avant la mission, comme il est encore plus étonnant que, dans un planning aussi précis et complet, aucun point de rendez-vous n'ait été prévu quelque part au-dessus de la Bulgarie ou de la Roumanie au cas où les formations auraient éclaté en cours de route – ce qui a été le cas. C'est sans aucun doute la grosse faille du plan de « Tidal Wave ».

En passant par-dessus les cumulo-nimbus, Compton a désobéi aux ordres de voler au-dessous de 3 000 mètres, mais, en pareil cas, les consignes sont aussi faites pour ne pas être respectées. En revanche, un commandant de groupe aussi chevronné ne pouvait ignorer que ce faisant il offrait sa signature aux radars allemands.

Certes, les Américains ne pouvaient pas savoir qu'ils étaient pistés depuis leur départ de Benghazi et les services de renseignement alliés avaient été pris en défaut en ne découvrant pas les nouvelles stations de radar près de Kalamaki (Grèce) et de Sofia (Bulgarie), mais ils n'étaient quand même pas naïfs et présomptueux au point de croire qu'ils atteindraient Ploesti sans avoir été repérés.

Le maintien du silence radio dans ces circonstances reste totalement inexplicable, surtout après l'attaque de la chasse bulgare. Or, il est évident qu'une communication entre Compton et Kane aurait évité bien des problèmes.

L'ERREUR DE TARGOVISTE

La disparition de WONGO WONGO! – que le chef navigateur de l'expédition ait été à son bord ou non – n'a certainement pas eu l'influence majeure sur le déroulement de l'opération que veulent bien lui accorder nombre d'auteurs.

En effet, la décision de virer au mauvais moment a été prise par K. K. Compton seul qui, à cet instant précis, ignorait tout du sort de Brian Flavelle. Compton n'a d'ailleurs même pas consulté son propre navigateur pour donner l'ordre. John Palm, qui se trouvait devant TEGGIE ANN en tant qu'unique rescapé de la section de tête, a été le premier surpris par le virage prématuré et nul doute que

Flavelle lui-même l'aurait été tout autant si la malchance ne l'avait pas rattrapé quelques heures plus tôt.
Cette erreur a-t-elle été la cause du désastre ?
En partie mais en partie seulement. Si elle a contribué à une certaine confusion dans les rangs américains, elle en a causé une bien plus grande encore parmi les défenseurs en leur faisant croire, bien involontairement, à un double raid sur Ploesti et Bucarest. En revanche, la dispersion des groupes sur plusieurs approches différentes n'a pas permis aux bombardiers de bénéficier de l'effet de saturation de la *Flak* qu'aurait produit une arrivée massive par le même cap.
Cependant, la manière dont le CIRCUS s'est fait piéger dans le virage de Targoviste laisse à penser que le déploiement des quatre groupes à l'approche de Ploesti ne se serait peut-être pas aussi bien passé qu'à l'entraînement, où les sections manœuvraient à moins de deux cents mètres d'altitude sans être gênées par le relief naturel d'une vallée encaissée et sans le stress d'une mission de guerre.
Toutefois, la confusion aurait certainement été moindre si Addison Baker n'avait pas décidé de mener sa propre guerre. Son initiative de faire virer le CIRCUS sur la gauche peu après la constatation de l'erreur de Targoviste a été malheureuse pour le moins. Plus que le virage erroné, l'échappée solitaire du CIRCUS a pesé lourd sur le décompte final de « Tidal Wave ».
Le *Major General* Lewis H. Brereton, commandant la 9th *Air Force*, coupera court à toutes les polémiques en déclarant : « Bien que des erreurs tactiques et des mauvais choix aient été constatés, la responsabilité des commandants ne peut être retenue pour des décisions qui ont dû être prises sur le champ dans le feu de l'action ».
Cette déclaration est assurément frappée au coin du bon sens.

UNE FAUSSE BONNE IDÉE

« Tidal Wave » restera unique dans les annales de l'USAAF. Ses concepteurs n'avaient aucunement l'intention de changer ni même d'infléchir la doctrine du bombardement stratégique américain. Même si cette opération s'était achevée par un succès éclatant, il n'était pas envisageable que d'autres attaques à basse altitude fussent commandées.
« Tidal Wave » a marqué la limite de la flexibilité de l'aviation stratégique par l'utilisation à contre-emploi d'avions qui n'avaient pas été conçus et d'équipages qui n'avaient été formés pour des missions à basse altitude.
Outre que sur le plan stratégique, « Tidal Wave » sortait totalement du contexte de « Husky », opération combinée pour laquelle la 9th *Air Force* avait été renforcée, l'attaque des objectifs à basse altitude fut la fausse bonne idée de ses concepteurs.
Elle prouve que l'on ne s'écarte pas impunément d'un canevas stratégique clairement défini et que la recherche de maximisation des gains par l'emploi de méthodes non orthodoxes ne fait que maximiser les pertes, en particulier quand les moyens ne sont pas à la hauteur des ambitions.

RETOUR À PLOESTI

Brereton avait prévu de revenir sur Ploesti au cas où « Tidal Wave » ne connaîtrait pas le succès attendu. Dépouillé de sa force stratégique trois semaines plus tard, il ne sera pas en mesure de tenir son engagement. Le dossier sera transmis à la 15th *Air Force*, activée le 1er novembre 1943 pour devenir la seconde force aérienne stratégique en Europe.
Le troisième raid sur Ploesti – après *Halpro* et « Tidal Wave » – ne se déroule que le 5 avril 1944, soit huit mois plus tard. Ce délai s'explique par la nécessaire montée en puissance de la nouvelle *Air Force* et par l'obligation qui lui a été faite d'opérer dans le cadre général de son théâtre d'opérations.
Quand Ploesti revient au cœur des préoccupations de l'USAAF, le *Lieutenant General* Carl A. Spaatz (commandant les *US Strategic Air Forces*) a obtenu fin mars 1944 l'accord pour une campagne de bombardement contre l'industrie pétrolière allemande. Toutefois, la 8th *Air Force* étant accaparée par les préparatifs du débarquement de Normandie, c'est la 15th AF du *Major General* Nathan F. Twining qui frappe la première.

▼ Deux B-24 du 455th *Bombardment Group* survolent Ploesti lors du premier raid après « Tidal Wave », le 5 avril 1944.

▶ ANGIE THE OX des LIBERANDOS de retour en Roumanie, huit mois après « Tidal Wave ». Cette fois, l'objectif est Bucarest. Désolé pour le cadrage, nous n'y sommes pour rien.

Le 5 avril, 334 B-17 et B-24 bombardent Ploesti et quelques autres objectifs secondaires. Il n'est désormais plus question de raid à basse altitude. La 8th AF fera une incursion et la RAF viendra de nuit, mais le plus gros de l'effort sera supporté par la 15th AF qui effectuera 18 bombardements, dont trois consécutifs entre le 17 et le 19 août, date qui marque la fin de la campagne contre Ploesti.

Il y a pourtant un nouveau raid à basse altitude, mais il est effectué par des P-38. Le 10 juin 1944, 46 Lightning du 82nd *Fighter Group*, escortés par autant du 1st *Fighter Group*, décollent de Foggia lourdement chargés de deux bombes de 500 kg sous les ailes. Alertés par leurs radars, Roumains et Allemands font donner la chasse.

Le *Grupul* 6 *vânâtoare* fait décoller 23 IAR 80/81 qui plongent par surprise sur les P-38. Une confusion extrême règne dans les rangs américains, aggravée par la *Flak* qui tire indistinctement dans le tas. Plusieurs Lightning percutent le sol, tandis que d'autres sont victimes de collisions en plein vol. Les IAR 80/81 revendiquent 23 victoires pour la perte de trois des leurs. Le *Câpitan aviator* Dan Vizante, le grand as roumain, ajoute deux victoires à son palmarès.

Le *Grupul* 7 *vânâtoare* avec ses Bf 109 G et la Luftwaffe se joignent alors à la bagarre. Les chasseurs allemands revendiquent 21 victoires (1 au II./JG 51, 6 au I./JG 53, 11 au III./JG 77, 1 au 10./JG 301 et 2 au IV./NJG 6) et les Messerschmitt roumains 5. En ajoutant les revendications de la *Flak*, le total s'élève à 51. Le 82nd FG perd 7 appareils et le 1st FG 14, mais les Américains revendiquent 33 victoires, dont la moitié contre des avions d'entraînement et de liaison surpris alors qu'ils avaient reçu l'ordre de se disperser sur d'autres terrains.

C'est assurément la plus grosse déroute jamais subie par la chasse américaine au-dessus de l'Europe.

▶ Le *2nd Lieutenant* Herbert B. Hatch Jr, du 71st *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*, sera le grand vainqueur de la bagarre du 10 juin 1944 au-dessus de Ploesti. Il revendique cinq « Fw 190 » détruits, un probable et un endommagé, qui sont en fait des IAR 80/81, les Allemands n'ayant engagé que des Bf 109.

UN LOURD BILAN

Comme on l'a vu plus haut, « Tidal Wave » a eu comme effet direct le renforcement des défenses de la « forteresse Ploesti ». Gerstenberg n'a pas obtenu d'escadrille de chasse supplémentaire ni même le remplacement du I./JG 4, qui a quitté la Roumanie au mois de novembre. En revanche, il a reçu d'importants renforts en canons de *Flak* et en pots fumigènes, qui gêneront beaucoup les Américains jusqu'à l'arrivée des P-38 *Droop Snoot*, chargés de guider le bombardement en altitude.

En deux ans, Ploesti aura coûté 286 avions et 2 829 aviateurs tués ou faits prisonniers à l'USAAF. Cependant, quand l'Armée rouge entrera dans les raffineries, le 22 août 1944, elle n'y trouvera qu'un spectacle de désolation.

Même la Romana Americana, où les habitants de Ploesti avaient pris l'habitude de se réfugier lors

◀ Le P-38L-1-LO (44-24612) personnel du *Captain* George Marvin, chef des opérations du 97th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*. (via Steve Blake)

des alertes aériennes, parce qu'ils croyaient que les Américains avaient volontairement épargné leurs propres intérêts le 1er août 1943, avait été rasée. À ce propos, contrairement aux craintes des Alliés, Goebbels insistera peu sur le fait que « Tidal Wave » avait épargné la raffinerie « américaine ». Les Soviétiques, eux, seront tout étonnés de constater que des « capitalistes » se sont acharnés contre leurs propres intérêts financiers !

UN RECORD DE RÉCOMPENSES

L'US Army Air Force se montrera généreuse envers les aviateurs de « Tidal Wave » et tous, sauf un – un Britannique qui n'avait pas obtenu l'accord de sa hiérarchie – seront récompensés.

Près de 2 500 décorations seront ainsi attribuées – un record. Parmi celles-ci, cinq *Medals of Honor* [1], la plus haute distinction des armées US – un autre record :

– *Colonel* Leon W. Johnson;
– *Colonel* John R. Kane;

À titre posthume :

– *Lieutenant Colonel* Addison E. Baker;
– *Major* John L. Jerstad;
– *2nd Lieutenant* Lloyd H. Hughes.

Quelles que soient les erreurs qui aient été commises, quels que soient les reproches que l'on puisse formuler, les aviateurs de « Tidal Wave » ont écrit l'une des plus belles pages de l'histoire de l'US Army Air Force. Une page d'héroïsme à l'état pur. ■

[1] Elle est fréquemment appelée à tort *Congressional Medal of Honor*, parce qu'elle est décernée par le secrétariat d'État à la Guerre « au nom du Congrès ». Elle est généralement remise par le Président en personne, soit au récipiendaire, soit à son plus proche parent quand elle est décernée à titre posthume. Seulement 464 seront décernées pendant la Seconde Guerre mondiale.

▲ Tout beau, tout propre, tout frais pour le retour au pays, l'équipage de THE SQUAW, le « vaisseau amiral » des PYRAMIDIERS, décoré pour la circonstance. De gauche à droite :
Debout, *Brigadier General* Hoyt S. Vandenberg, futur commandant de la 9th *Air Force*, *1st Lieutenant* Royden L. LeBrecht (pilote), *1st Lieutenant* Clinton H. Killian (copilote), *1st Lieutenant* Grover A. Zinck (navigateur), *1st Lieutenant* Albert J. Mickish (bombardier), *Lieutenant Colonel* R. Parham (?) et *T/Sergeant* John R. Reilly (radio);
Accroupis, *T/Sergeant* Harold F. Weir (mécanicien de bord), *S/Sergeant* Paul E. Davidson (mitrailleur), *S/Sergeant* John A. Givens Jr (mitrailleur de queue), *M/Sergeant* Paul T. Bashis (chef mécano au sol), *S/Sergeant* John Gunnu (mitrailleur) et *S/Sergeant* Adney J. Harmon (mitrailleur).

BOMERANG
U.S. ARMY 824-9
AIR CORPS SERIAL NO. 41-2372
Wall Stewart, Utah
PASSAIC, N.J.
FIRE EXTINGUISHER
HOULTON, MAINE
W.A.C.
B'KLYN

ANNEXES

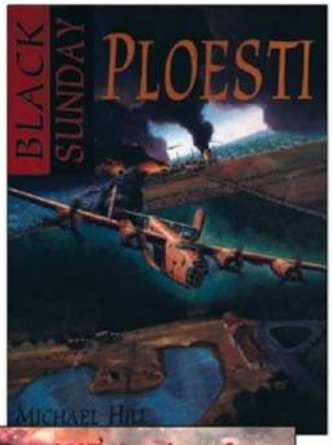
◀ Le *Captain* Walter T. Stewart, qui pilotait UTAH MAN en ce dimanche 1er août 1943, se prépare à rapatrier BOMERANG aux États-Unis, en avril 1944. On distingue l'inscription « WALT » STEWART, UTAH sous la vitre latérale du poste de pilotage. Les équipages du 93rd *Bombardment Group* ont signé leur nom sur le nez de l'appareil. BOMERANG (on notera la faute d'orthographe) est le premier B-24 de la 8th *Air Force* a avoir exécuté 50 missions de guerre.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Ce sujet a donné lieu à l'édition de trois ouvrages incontournables, avec, en particulier, *Opération « raz-de-marée » sur les pétroles de Ploesti*, de James Dugan et Carroll Stewart, facilement trouvable en français dans la collection *J'ai lu leur Aventure* (Robert Laffont, 1964) ou dans la collection *Ce jour-là* (Robert Laffont, 1962).
Déjà ancien, il comporte un certain nombre d'erreurs, sans compter une traduction française parfois approximative pour le vocabulaire technique, ce qui lui fera préférer la version révisée, *Ploesti : the great ground-air battle of 1 August 1943* (Brassey Aviation Classic, 2002), qui n'a malheureusement pas été traduite en français.
Black Sunday, Ploesti de Michael Hill (Schiffer, 1993) propose d'autres témoignages originaux et surtout une iconographie plus complète. Malheureusement, ce livre est un vrai fouillis qui rend l'absence d'index inexcusable. Les cartes, les nombreuses coquilles et la qualité des photos sont indignes d'une maison d'édition comme Schiffer.
Troisième ouvrage incontournable, *The Ploesti raid through the lens* (After the Battle, 2004) est signé Roger Freeman, ce qui en dit long sur le sérieux. Plus récent que les deux autres, il peut être considéré comme l'ouvrage définitif sur le sujet.

Sont également plus ou moins conseillés :

– *Ploesti: Low level strike*, Corneliu Nastase, Dan Melinte & Razvan Bujor, Anzi Soft, www.anzisoft.ro.
– *Into the fire : Ploesti, the most fateful mission of WWII*, Duane Schultz (Westholme Publishing, 2007);
– *Target Ploesti, View from a bombsight*, Leroy W. Newby (Zebra, 1986);
– *Low level mission, the story of the Ploesti raids*, Leon Wolff, Longmans, Green and Co, 1958;
– *Fortress Ploesti : the Campaing to destroy Hitler's oil*, Jay A. Stout (Casemate, 2003);
– *Those Brave Crews, the epic raid to destroy Hitler's Ploesti oil fields*, Ray Ward (Weldon, 2003);
– *Out of the Desert : a story of Palestine, Ploesti and beyond (98th Bomb Group)*, John Blundell (Turner, 1999);
– *The 44th Bomb Group in WW2, the Flying Eight-Balls over Europe in the B-24*, Ron Mackay & Steve Adams (Schiffer, 2004).
– *The Ploesti Mission 1 August 1943*, USAAF Historical Study n° 103, 1944;
– *The Air Battle of Ploesti*, Army Command and General Staff College, 1949;
– *1 August 1943 - Today's Target is Ploesti : a departure from doctrine*, USAF 1999;
– *Knockout blow? The Army Air Force's Operations against Ploesti and Balikpapan*, USAF, 2005;
– *The oil industrie in Romania during WW2*, Mihai Irimiea, Armed Forces International Law Centre, n° 4/2008;
– *Planning the mission*, Col. J. E. Smart, Air Force, Nov. 1943;
– *Why Ploesti?* Gen. Leon W. Johnson, Air Force Magazine, Aug. 1971;
– *Out in the Blue : the war diary of John R. « Killer » Kane*, Kenn C. Rust, AAHS, Fall 1982 - Summer 1983.
– La liste des aviateurs des deux camps engagés dans « Tidal Wave » : www.ploesti.com/roster.pdf
– Correspondance personnelle de l'auteur avec Ghiorgiu Hulubescu.



COMPOSITION DES UNITÉS

44th *Bombardment Group* *The Flying Eight-Balls*

41-23699	Lemon Drop	Capt Reginald H. Philipps		Libye	
41-23778	Lady Luck	1/Lt Robert E. Felber		Libye	
41-23779	4-Q-2	1/Lt Charlie P. Henderson		Malte	
41-23788	Avenger	1/lt William D. Hughes		Libye	
41-23811	Fascinatin' Witch	Capt Robert E. Miller		Malte	
41-23813	Victory Ship	Cap John J. Diehl Jr		Libye	1 B
41-23817	Suzy-Q	Maj William H. Brandon		Libye	
41-23936	Marguerite/Queen Anne	Capt Joseph E. Flaherty		Libye	
41-24015	Wing Dinger	1/Lt George W. Winger	Ploesti		7 † 2 P
41-24024	Bewitching Witch	1/t Reginald D. Carpenter	En mer		2 † 2 B
41-24153	The Sad Sack II	1/Lt Henry A. Lasco Jr	Ploesti		5 † 4 P (4 B)
41-24211	Wing and a Prayer	Capt Walter T. Holmes		Libye	
41-24225	Flak Alley	1/Lt David W. Alexander		Libye	
41-24229	Buzzin' Bear	Capt William R. Cameron		Libye	
41-24232	Calaban	1/Lt James E. Hill Jr		Malte	
41-24234	Mister 5x5	Maj James C. Beam		Libye	
41-24235	Earthquake McGoon	Capt Walter I. Bunker		Libye	
41-24282	Ruth-Less	1/Lt Frank D. Slough		Libye	
41-24283	Old Crow	1/Lt James C. McAtee		Libye	
42-24201	Baldy and His Brood	Capt William H. Strong		Libye	
42-40071	Margaret Ann II	1/Lt George R. Jansen		Libye	
42-40172	Lynn Bari II	Maj William N. Anderson		Libye	
42-40182	Forky II	Capt Rowland M. Gentry	Ploesti		8 † 1 P
42-40267	Horse Fly	1/Lt Edward R. Mitchell		Turquie	9 I
42-40370	Heaven Can Wait	1/Lt Charles A. Whitlock	Retour	Chypre	
42-40371	GI. Gal	1/Lt Elmer H. Reinhart	Ploesti		9 P
42-40373	Natchez Belle	1/Lt Eunice M. Shannon		Libye	
42-40375	Scrappy II	1/Lt Thomas E. Scrivner	Ploesti		9 †
42-40606	Timb-A-A-Ah!	1/Lt Richard A. Larson		Libye	
42-40731	Hag Mag The Mothball Queen		2/Lt George P. Martin		Libye
42-40764	Helen B. Happy	1/Lt Shelby L. Irby		Libye	
42-40777	Flossie Flirt	1/Lt Charles E. Hughes		Turquie	9 I
42-40778	Southern Comfort	1/Lt Horace W. Austin Jr		Libye	
42-40780	Available Jones	1/Lt Fred H. Jones	En mer		9 P
42-40995	Satan's Hellcats	Capt Rowland B. Houston	Ploesti		9 †
42-41013	Trouble	1/Lt Gordon S. Stevens		Libye	
42-63761	Li'l Abner	1/Lt Worden Weaver	Ploesti		1 † 8 P

93rd *Bombardment Group* *Ted's Traveling Circus*

41-23682	The Blasted Event	LtCol George S. Brown Jr		Libye	
41-23711	Jerks Natural	1/Lt Cleveland D. Hickman		Sicile	
41-23717	Exterminator	Capt Hugh T. Roper	Collision		11 †
41-23722	Bomerang	1/Lt Roy G. Martin		Libye	
41-23729	Shoot Luke	1/Lt George C. Black	Demi-tour		
41-23742	Liberty Lad	1/lt Kenton D. McFarland		Libye	1 B
41-23754	Little Lady	1/Lt Richard L. Wilkinson		Turquie	12 I
41-23809	Hellsadroppin II	Capt Julian A. Harvey	Demi-tour		
41-23810	Tarfu	1/lt Earl C. Hurd		Libye	
41-24105	Tupelo Lass	Maj Kenneth O. Dessert		Libye	
41-24109	Ready and Waiting	Capt John R. Roche		Libye	3 B
41-24111	Picadilly Filly	1/Lt Theron U. Collins Jr	Demi-tour		
41-24121	Let Er Rip	1/Lt Victor E. Olliffe	Collision		8 † 3 P
41-24121	The Duchess	Maj Ramsey D. Potts Jr		Libye	
41-24192	Dog Patch Raider	1/Lt Joseph Avendano Jr		Sicile	2 B
41-24215	Lucky	1/Lt Harold W. Kendall		Sicile	
41-24226	Utah Man	Capt Walter T. Stewart		Libye	
41-24230	Jo-Jo's Special Delivery	Maj Ralph J. McBride Jr	En mer		11 †
41-24259	Jackfrost	1/Lt Howard W. Freese	Demi-tour		
41-24298	Queenie	Capt Llewellyn L. Brown		Sicile	
42-40127	Thar She Blows Again	Capt Charles T. Merrill		Libye	
42-40128	Ball of Fire Jr	Maj Joseph S. Tate Jr		Libye	
42-40246	Thundermug	2/Lt Russell D. Longnecker		Libye	
42-40265	Honkey Tonk Gal	1/Lt Hubert H. Womble	Ploesti		1 † 9 P (3 B)
42-40604	Satan's Angels	1/Lt Herrell E. Ford		Libye	
42-40608	Urgin Virgin	1/Lt Claude A. Turner		Turquie	9 I (3 B)
42-40609	Jersey Bounce	1/Lt Worthy A. Long	Ploesti		6 † 4 P
42-40610	Y	1/Lt Miles R. League		Libye	
42-40611	Death Dealer	1/Lt Alva J. Geron		Libye	
42-40612	Euroclydon	1/Lt Enoch M. Porter Jr	Ploesti		7 † 3 P (1 B)
42-40613	Pudgy [1]	1/Lt Milton Teltser	Roumanie		6 † 5 P (2 B)
42-40617	José Carioca	1/Lt Nicholas S. Stampolis	Ploesti		10 †
42-40765	Valient Virgin	1/Lt Russell D. DeMont		Libye	
42-40781	Hell's Angels	1/Lt Roy C. Harms	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
42-40804	Lady Jane	1/Lt William E. Meehan Jr	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
42-40969	Big Noise	1/Lt John W. Emmons	Demi-tour		
42-40994	Hell's Wench	LtCol Addison E. Baker	Ploesti		10 †

[1] Donné comme étant le 41-11613 dans le MACR #333.

98th *Bombardment Group* *The Pyramidiers*

41-11761	The Squaw/Sleepy	1/Lt Royden L. LeBrecht		Chypre	
41-11766	Chugalug	1/Lt Leroy B. Morgan		Libye	1 †
41-11768	Kickapoo	1/Lt Robert J. Nespor	Décollage		10 †
41-11774	Chief	1/Lt Thomas P. Fravega		Sicile	
41-11776	Jersey Jackass	1/Lt John C. McGraw	Ploesti		6 † 3 P
41-11803	Rosie Wrecked 'Em	1/Lt Herbert W. Arens	Demi-tour		
41-11815	Daisy Mae	1/Lt Lewis N. Ellis		Libye	3 B
41-11817	The Stinger	1/Lt Andrew W. Opsata		Libye	1 B
41-11819	Raunchy	1/Lt Samuel R. Neeley	Ploesti		8 † 2 P (2 B)
41-11825	Hail Columbia	Col John R. Kane		Chypre	
41-11836	Li'l De-Icer	1/Lt Jmes L. Merrick		Libye	
41-11840	The Witch	1/Lt Julian T. Darlington	Bulgarie		4 P (1 B)
41-11886	Lil Joe	1/Lt Lindley P. Hussey	Ploesti		5 † 4 P (4 B)
41-11896	Nightmare	LtCol Julian N. Bleyer		Libye	
41-11921	Northern Star/Doc	1/Lt Glen W. Underwood		Libye	
41-23656	Rowdy II	1/Lt Allen B. Gaston	Demi-tour		
41-23661	Black Jack	Maj Delbert H. Hahn		Sicile	
41-23733	Skipper	Capt George D. Colchagoff	Demi-tour		
41-23782	Boilermaker II	1/Lt Theodore E. Helin	Ploesti		10 P
41-23795	Sneezy	1/Lt Donald G. Johnson		Libye	
41-24023	Fertile Myrtle	Maj Herbert I. Shingler Jr		Libye	
41-24026	Baby	1/Lt Francis E. Weisler	Demi-tour	Chypre	
41-24040	Big Operator	1/Lt Hoover Edwards	Demi-tour		
41-24195	Little Joe	1/Lt Wesley N. Pettigrew		Libye	
41-24197	Tagalong	1/Lt Ralph V. Hinch	Ploesti		5 † 5 P
41-24198	The Vulgar Virgin	Capt Wallace C. Taylor	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
41-24246	Semper Felix	1/Lt August W. Sulflow	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
41-24311	Hadley's Harem	1/Lt Gilbert B. Hadley		Turquie	3 † 7 I
42-40082	Snow White [1]	Capt Thomas W. Bennett	Demi-tour		
42-40102	Old Baldy	1/Lt John J. Dore Jr	Ploesti		10 †
42-40195	Penelope	1/Lt Martin A. Speiser		Libye	
42-40208	Sad Sack	1/Lt William D. Banks		Chypre	
42-40312	Aire Lobo	1/Lt John B. Thomas	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
42-40313	Boots	1/Lt Lawrence E. Murphy	Ploesti		8 † 2 P (2 B)
42-40316	Snake Eyes	2/Lt Hilary M. Blevins		Sicile	
42-40322	The Cornhusker	2/Lt Ned McCarthy	En mer		10 †
42-40364	Prince Charming [1]	Capt James A. Gunn III	Bulgarie		8 † 1 P
42-40402	The Sandman	1/Lt Robert W. Sternfels		Chypre	
42-40520	Yen-Tu	2/Lt Edward T. McGuire	Ploesti		7 † 3 P
42-40662	Black Magic	2/Lt Dwight D. Patch		Libye	2 B
42-40663	Maternity Ward	1/Lt John V. Ward	En mer		8 † 2 P
42-40973	Battleaxe	F/O Charles A. Salyer		Libye	
42-40991	Kate Smith ou Q (?)	1/Lt James A. Deeds	Ploesti		9 † 1 P
42-41007	Margie	1/Lt Clarence W. Gooden	Ploesti		8 † 2 P (2 B)
42-41767	Shanghai Lil	1/Lt Carl S. Looker	Demi-tour		
42-42655	Four Eyes	1/Lt Lawrence Hadcock	Ploesti		9 †
42-63758	Li'l Jughead	1/Lt Robert G. Nicholson		Libye	

[1] Une certaine confusion règne quant au nom de baptême de ces deux appareils, certains auteurs et chercheurs affirmant que l'appareil abattu par la chasse bulgare était Snow White and the Seven Dwarfs. Les photos ne sont guère d'utilité, les dessins recouvrant l'emplacement du *serial number* sur le nez des deux avions.

Légende des tableaux

Les avions en jaune ont été perdus, toutes causes confondues;

ceux en noir ont été internés en Turquie.

« **Ploesti** » indique que l'appareil a été abattu dans le secteur de l'objectif, avant, pendant ou après sa passe de bombardement.

† : tué
P : prisonnier
I : interné (en Turquie, tous seront libérés ultérieurement)
B : blessé (à noter qu'un prisonnier peut avoir été aussi blessé).

376th *Bombardment Group* *The Liberandos*

41-11591	Queen Bee/Lorraine	1/Lt William R. Zimmerman		Libye	
41-11630	Chum V	1/Lt Jerome P. DuFour		Libye	
41-11636	Wash's Tub	1/Lt James Bock		Libye	
41-11779	Li'l Abner	1/Lt Hubert H. Whitlock		Libye	
41-11916	Tangerine	1/Lt Charles L. Hobbs		Libye	
41-11935	Per Diem II	1/Lt Robert H. Storz		Libye	
41-23724	Doodlebug	1/Lt John E. McAtee		Libye	
41-24030	Good Time Charley	1/Lt Edwin L. Gluck		Libye	
41-24031	Angie the Ox	1/Lt Frank C. Wright		Libye	
41-24032	Let's Go!	1/Lt Ernest W. Fogel		Libye	
41-24035	J	1/Lt Harlen D. Whipple		Libye	
41-24252	W	1/Lt Lyle T. Ryan		Libye	
41-24258	Desert Lily	1/Lt Guy I. Iovine	Demi-tour		
41-28294	Brewery Wagon	1/Lt John D. Palm	Ploesti		2 † 8 P (1 B)
41-24297	Chief Wahoo	1/Lt Wilfred E. Hines		Turquie	10 I
41-24310	D	1/Lt Donald R. O'Sullivan		Libye	
41-40657	GI Ginnie	Maj Norman C. Appold		Libye	
42-40203	Little Isadore	1/Lt Charles W. Bley		Libye	
42-40206	8-Ball	1/Lt Myron R. Conn		Libye	
42-40229	Bomb Boogie	Capt Robert E. Miller		Libye	
42-40232	Joey Uptown	1/Lt Guy E. Holt Jr		Libye	
42-40315	Wolf Pack	1/Lt James P. DeVeuve		Libye	
42-40317	Barrel House Bessie	2/Lt Wayne V. Friberg		Libye	
42-40319	Dopey Goldberg	1/Lt Donaldson B. Hurd		Libye	
42-40563	Wongo Wongo!	1/Lt Brian W. Flavelle	Accident		10 †
42-40658	Warmaid	1/Lt James I. Miller		Chypre	
42-40660	Little Richard	1/Lt Dean E. Lear		Libye	
42-40664	Teggie Ann	Col Keith K. Compton		Libye	

COMPOSITION DES UNITÉS

389th *Bombardment Group The Sky*

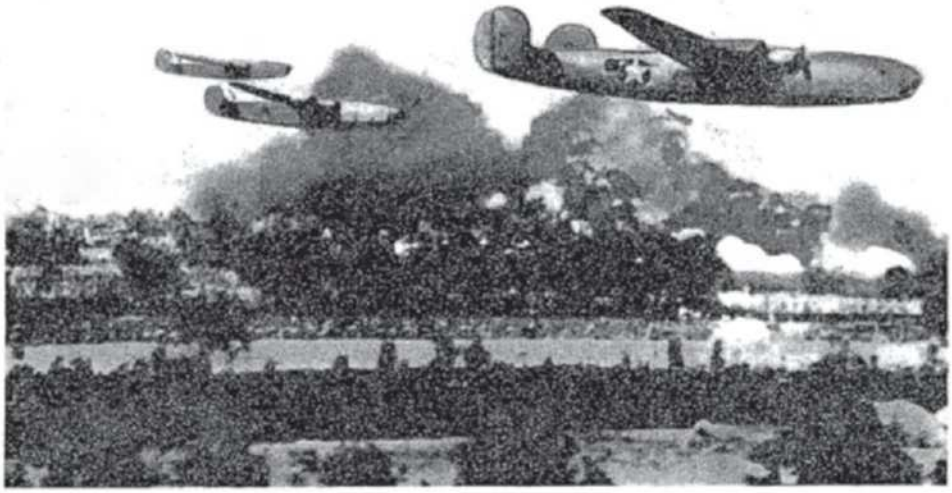
41-23933	Sweet Adeline	1/Lt Stanislaus J. Podolak		Chypre	
42-40115	The Boomerang	1/Lt Melvin E. Neef	Roumanie		11 P
42-40544	Hitler's Hearse	Capt Robert C. Mooney		Turquie	1 † 9 I (1 B)
42-40619	N	Capt Emery M. Ward		Libye	
42-40623	I	1/Lt Donald Westerbeke		Malte	
42-40629	The Scorpion	Capt Kennth M. Caldwell		Libye	
42-40706	Tondelao	1/Lt Cecil J. Whitener		Libye	
42-40716	Yours Truly	1/Lt Elmer R. Rodenberg		Libye	
42-40722	The Little Gramper	1/Lt Jack W. Dieterle		Libye	
42-40733	V	Capt Clarence W. Gerrick		Libye	
42-40735	Sand-Witch	1/Lt Robert W. Horton	Ploesti		9 † 1 P (1 B)
42-40738	The Oklahoman	Capt Thomas C. Conroy		Chypre	
42-40743	O	1/Lt Dale L. Sisson		Libye	
42-40744	S	1/Lt Harold L. James		Turquie	10 I
42-40746	Ole Irish	1/Lt Frank B. McLaughlin		Libye	
42-40747	S	2/Lt William M. Selvidge		Libye	
42-40749	Sack Time Sally	1/Lt Roye Braly		Libye	
42-40751	Touch of Texas	1//t William J. Denton		Libye	
42-40753	J	2/Lt Lyod H. Hughes	Ploesti		8 † 2 P (2 B)
42-40772	Scheherezade	1/Lt John T. Blackis		Libye	
42-40773	I	1/Lt Edward L. Fowble		Libye	
42-40775	Wolf Wagon	1/Lt Kenneth H. Matson		Libye	
42-40776	Old Blister Butt	1/Lt Robert L. Wright		Libye	
42-40782	Chattanooga Choo Choo	1/Lt Robert J.H. O'Reilly III	Ploesti		1 † 9 P (1B)
42-40787	Vagabond King	1/Lt John B. McCormick		Chypre	
42-40793	Blonds Away	1/Lt William D. Nading		Chypre	
42-40795	The Golden Sandstrom	1/Lt James F. Tolleson		Libye	
42-40803	F	1/Lt Rochard B. Smith		Libye	
42-40807	U	1/Lt Chester E. Spurrier		Libye	

STATISTIQUES

	44th BG Eight-Balls	93th BG Circus	98th BG Pyramidiers	376th BG Liberandos	389th BG Scorpions	Totaux
Avions						
Présents au décollage	37	37	47	28	29	178
Engagés effectivement	36	32	39	26	29	162
Perdus en Roumanie	7	7	14	1	3	32
Perdus au retour	2	4	4	0	1	11
Taux de pertes	25,0%	31,3%	43,6%	0,4%	1,4%	26,5%
Internés en Turquie	2	2	1	1	2	8
Posés ailleurs	3	4	7	1	5	20
Rentrés en Libye	22	15	13	23	18	91
Personnel						
Tués	41	88	142	12	19	302
Prisonniers	33	26	42	8	22	131
Internés	18	21	7	10	19	75

NB - Un avion du 44th BG a fait demi-tour avant l'objectif mais est allé se poser à Chypre.

RUMANIAN OIL REFINERY SMASHED FROM LOW LEVEL



U. S. bombers attacking Ploesti during the raid on Sunday
Associated Press Radiophoto (U. S. Army Air Forces from OWI)

PLOESTI RAIDERS FLEW AMID FIRES

Flames Licked Liberators on All Sides—Some Planes Went In at 10 Feet

By Cable to THE NEW YORK TIMES.

JERUSALEM, Aug. 4—A graphic description of the raid on Ploesti was given today by Sgt. Harry Rifkin of the Bronx, who saw Ploesti burning. He was among the crews of Liberators who celebrated their exploit with a furlough in Palestine.

"We knew it would be a tough mission," Sgt. Rifkin said. "After we had practiced on a dummy field for two weeks Lieut. Gen. [Lewis H.] Brereton gave us a pep talk on the day before our departure, telling us that, if our mission were successful, it would shorten the war by six months.

"We looked forward to the big day. We felt leery of flying in so low for the first time, but before we reached the target we saw huge flames from the oil wells. Then our pilot, Lieut. R. Sternfeld of Detroit, said: 'Here we go,' and we went.

"We tore through a balloon cable

Continued on Page Four

PLOESTI RAIDERS FLEW AMID FIRES

Continued From Page One

and skimmed over the target. We flew so low and the flames were so high that they licked us on all sides. It got awfully hot.

"We had no time to be scared. All we thought of after dropping our bombs was to gain altitude and get away, but the plane kept flying fifty feet off the ground for 100 miles to prevent enemy fighters from diving at us."

About fifty Messerschmitt 110's, 210's and 109's were in the air, and ack-ack gunfire and pompoms were directed at the Americans, Sergeant Rifkin said. He saw one damaged Liberator land in a Rumanian cornfield, while the crew of another bailed out not far from the target.

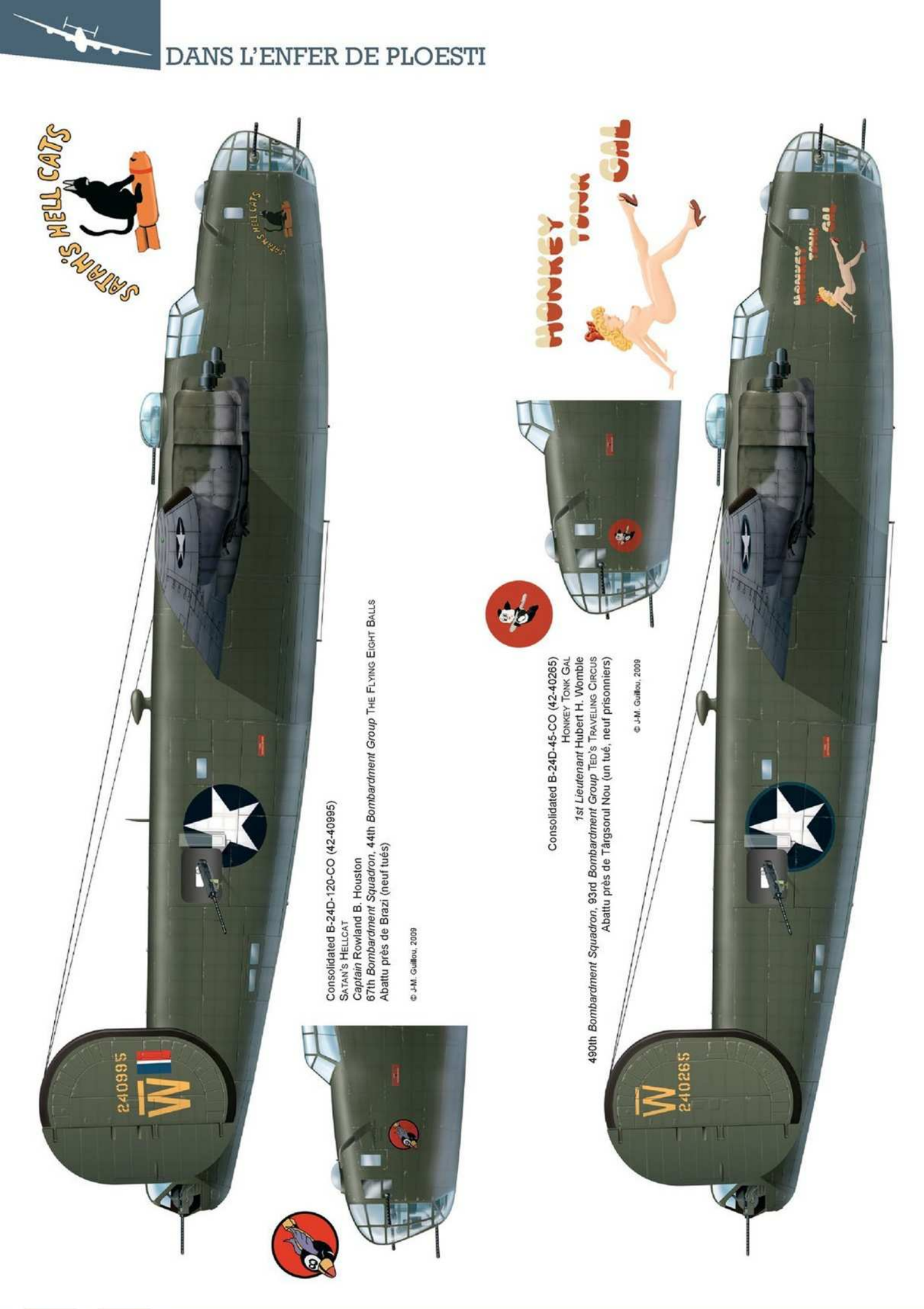
The party with which Sergeant Rifkin came to Palestine was in charge of Col. John R. Kane of Shreveport, La., who commanded one group in the raid. As Killer Kane, he was a famous All-American West Point football star some years ago.

Colonel Kane said that the loss of the Ploesti refineries would be a great help to the Russians, as this was the source of German oil for the eastern offensives. The bombardment was an "anniversary raid" for Col. Kane's group, which first attacked the Germans at Matruh, Egypt, on Aug. 1, 1942. Since then it has bombed Rome once and Naples thirteen times.

Colonel Kane described the Ploesti raid as the biggest mission ever carried out with Liberators by the United States of America Air Force. Pilot Lieut. Robert Store of Omaha, Neb., said that the planes had come in flying as low as ten feet and never higher than 100 feet, driving through flames 300 feet high while tanks were exploding on all sides. The laying of delayed-action bombs timed to detonate at regular intervals prevented the enemy from fighting the flames. Incendiary bullets were fired into high-octane storage tanks, and flying debris obstructed visibility 200 feet ahead.

Four miles before the objective, innocent-looking farmhouses, barns and chicken-coops opened up with ack-ack fire. Aerial gunners aboard the Liberators wiped out nerous anti-aircraft positions.

The New York Times
Published: August 5, 1943
Copyright © The New York Times



Consolidated B-24D-120-CO (42-40995)
SATAN'S HELLCAT
Captain Rowland B. Houston
67th *Bombardment Squadron*, 44th *Bombardment Group* THE FLYING EIGHT BALLS
Abattu près de Brazi (neuf tués)

© J-M. Guillou, 2009

Consolidated B-24D-45-CO (42-40265)
HONKEY TONK GAL
1st Lieutenant Hubert H. Womble
490th *Bombardment Squadron*, 93rd *Bombardment Group* TED'S TRAVELING CIRCUS
Abattu près de Târgsorul Nou (un tué, neuf prisonniers)

© J-M. Guillou, 2009

Consolidated B-24D-5-CO (41-23782)
BOILER MAKER II
1st Lieutenant Theodore E. Helin
415th *Bombardment Squadron*, 98th *Bombardment Group* THE PYRAMIDIERS
Abattu près de Trestieni (dix prisonniers)

Insigne porté des deux côtés.

© J-M. Guillou, 2009

Consolidated B-24D-CO (41-11761)
THE SQUAW/SLEEPY
1st Lieutenant Royden L. LeBrecht
343rd *Bombardment Squadron*, 98th *Bombardment Group* THE PYRAMIDIERS
Posé à Chypre.

© J-M. Guillou, 2009

Consolidated B-24D-25-CO (41-24294)
BREWERY WAGON
1st Lieutenant John D. Palm
512th *Bombardment Squadron*, 376th *Bombardment Group* THE LIBERANDOS
Abattu à Tatarani (deux tués, huit prisonniers)

© J-M. Guillou, 2009

aero JOURNAL HORS-SERIE

HS n°1

Messerschmitt bf 109 G&K

En raison de la dispersion des sites de production, du chaos régnant dans les dernières semaines de la guerre, de la disparition de nombreuses archives chez Messerschmitt et ses sous-traitants, il est probable que l'on ne connaîtra jamais le nombre précis de Messerschmitt Bf 109 construits pendant la guerre. L'estimation la plus fiable tourne autour de 33 675 exemplaires, dont quelque 26 000 Bf 109 G et K. Après des années de patientes et minutieuses recherches dans les archives de Messerschmitt et de Daimler-Benz et avec le concours de spécialistes reconnus et de passionnés anonymes, Jean-Claude Mermet a établi ce guide destiné à faciliter l'identification des versions G et K de ce célèbre chasseur. Pour clarifier la situation, l'auteur a imaginé une nomenclature, à la fois simple et efficace, permettant de classer les différents éléments (capots, dérives, ailes...) en fonction des moteurs et des versions de la cellule. Les nombreuses photos et profils couleur contenus dans cette monographie offrent autant d'exemples illustrant son propos. Ce guide est tout autant destiné aux amateurs de la Luftwaffe en général et aux passionnés du Messerschmitt 109 en particulier qu'aux maquettistes qui, tous, en tireront de précieux renseignements.

HS n°2

COMBATS DANS LE CIEL DE PROVENCE

Opération « Dragoon », août 1944

Très curieusement, les débarquements alliés en Provence sont souvent négligés, sinon ignorés. *Dragoon* n'a pas l'aura d'*Overlord* et on se demande bien pourquoi, puisque cette opération amphibie est considérée, à juste titre, comme la plus réussie de toute la guerre en Europe. En outre, la quasi-totalité des forces terrestres, aériennes et navales françaises a pris une part très active à cette opération et cet aspect des choses aurait dû retenir l'attention de nos compatriotes. Peut-être a-t-elle été victime de son propre succès ? La faible résistance opposée par les Allemands n'a pas permis de mettre en relief des actions médiatiques comme l'a été la contre-attaque de Mortain ou la poche de Falaise sur le front normand. Peut-être aussi que la libération de la capitale, qui a précédé celle de Marseille et de Lyon, a eu un retentissement beaucoup plus fort au sein de la population, parce qu'en France, Paris sera toujours Paris. Pourtant, sur le plan de l'action combinée air-mer-terre, *Dragoon* est un modèle du genre. Il n'y a qu'une ombre au tableau : les Américains laisseront filer la XIX. *Armee*, qu'ils retrouveront devant eux en Alsace. Sur le plan aérien, la totale suprématie des Alliés n'a pas laissé beaucoup de place aux combats. D'ailleurs, écrasée sous le nombre, la Luftwaffe a déserté le ciel provençal quelques jours après les débarquements. Si les débarquements de Provence ont fait l'objet d'un certain nombre d'ouvrages, jamais leur volet aérien n'avait été abordé de manière aussi précise et détaillée.

HS n°3

Luftwaffe 1946

Ce titre accrocheur, voire racoleur, est souvent l'occasion pour la plupart des auteurs d'entraîner leurs lecteurs dans de vrais romans de science-fiction en laissant libre cours à leur imagination débordante et en fantasmant à propos de ce qui aurait pu être si... Oui, mais voilà, l'histoire de la Luftwaffe s'est arrêtée le 8 mai 1945. Pourtant, lorsque l'Allemagne a capitulé, les ingénieurs aéronautiques allemands planchaient déjà depuis de nombreux mois sur les projets du futur. Bien que parfois fragmentaires et éparpillées, les archives existent. Jean-Claude Mermet, auteur du hors série d'Aéro-Journal sur les Bf 109 G et K, s'est fait une spécialité de suivre ce jeu de piste avec la minutie et la méticulosité qui le caractérisent. Et c'est uniquement en se fondant sur les archives des constructeurs qu'il a bâti son texte. Ce hors série ne s'intéresse qu'aux projets reconnus et officiellement proposés au ministère de l'Air allemand. Pour différentes raisons, que l'auteur explique clairement, la plupart ne seraient jamais entrés en production. D'autres, au contraire, auraient pu connaître une belle carrière si les événements n'en avaient pas disposé autrement. À tel point, que les vainqueurs, Américains, Britanniques, Soviétiques et même Français, ont récupéré à leur profit cette technologie très en avance sur son temps et, à partir de la fin des années quarante, de nombreux avions de combat de la Guerre froide - d'un côté ou de l'autre du Rideau de fer - portaient très distinctement la griffe de Kurt Tank, de Willy Messerschmitt et de quelques autres.
Ce hors série est abondamment illustré de plans quatre vues à l'échelle 1/72e, de profils et de vues 3D en couleur.

Découvrez toutes les publications de Caraktère
et commandez-les directement sur notre site internet

www.caraktere.com

DANS L'ENFER de PLOESTI

Plus d'un tiers des avions perdus, près de cinq cents aviateurs tués ou faits prisonniers, des dizaines de blessés. La malchance, les mauvais jugements, les erreurs, les fautes de discipline ont contribué à ce résultat particulièrement désastreux. Rarement une mission n'aura été aussi coûteuse.

Mais « Tidal Wave » ne fut pas une mission comme les autres. De toute la guerre, elle fut la seule de cette importance à avoir été exécutée à basse altitude par des bombardiers lourds de l'US Army Air Force. L'objectif était vital, rien de moins que la « station-service de la Wehrmacht », et justifiait à lui seul tous les risques qui ont été pris. Les résultats ne furent malheureusement pas à la hauteur des espérances du haut commandement. En août 1943, l'USAAF n'avait simplement pas les moyens de ses hautes ambitions. Voici l'histoire de cette mission vraiment pas comme les autres.